SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 37 (221)

5—12 WRZEŚNIA 1950



ECHA OBCHODU ŚWIĘTA LOTNICTWA W KRAJU

KRAKÓW

JUŻ od niedzieli, 20 sierpnia Kraków żył lotnictwem. Barwne plakaty i afisze zachęcały wszystkich do obejrzenia pokazów lotniczych, wzięcia udziału w otwarciu wystawy, czy innych imprezach związanych z lotnictwem.

*

Dnia 25 sierpnia w Zarządzie Okręgowym LL ogromny ruch. Wre gorączkowa praca. O godz. 17-ej ma nastąpić otwarcie wystawy lotniczej.

W imieniu Zarządu Okręgowego LL otwarcia dokonał ob. Dobrowolski.

Wchodzimy do sal nowo otwartej wystawy. Pierwsza sala poświęcona jest zagadnieniom modelarstwa i szybownictwa. Zgromadzone są tu eksponaty, które zaznajamiają nas z pracą modelarza i pilota szybowcowego. Widzimy różne narzędzia modelarskie, szybowce kartonowe, wyczynowe, modele silnikowe itp.

Nieco dalej zgromadzone są piękne zdjęcia polskich szybowców, na których latają piloci naszego ludowego lotnictwa. Są też fotografie szybowców szkolnych, na których szkoli się polska młodzież.

W drugiej sali zgromadzone są tablice objaśniające przyrządy pokładowe, oznaki lotnicze, wykresy linii komunikacyjnych itp.

Na jednej ze ścian olbrzymia plansza „Szlak bojowy Odrodzonego Lotnictwa Polskiego", obok zdjęcia obrazujące ogromną pomoc, jakiej udzielił nam Związek Radziecki w odbudowie i rozbudowie naszego młodego lotnictwa. Dzięki pomocy wielkiego sojusznika piloci nasi zdobyli wiedzę lotniczą, poznali przodującą technikę radziecką.

*

Dnia 27 sierpnia na Błoniach odbywają się pokazy lotnicze. Otwiera je skok spadochronowy por. Duli. Później modelarze z Krakowa demonstrują publiczności loty wykonanych przez siebie modeli.

*

Od powierzchni lotniska odrywa się CSS-13, holując szkolny ABC. Po nabraniu wysokości pilot Darasz wyczepia się i szybowiec zaczyna kręcić rundy, aby po chwili usiąść na lotnisku. Tuż przed lądowaniem pilot puszcza stery demonstrując, jak statecznym szybowcem jest nasz szkolny ABC. Lotnictwo Polski Ludowej dysponuje dobrym sprzętem lotniczym.

*

Po niebie przelatują szybowce, samoloty, a wysoko w górze unoszą się modelarskie balony z napisami „pokój".

W tej chwili zahuczał na pełnych obrotach tuż nad głowami publiczności „Żak". Gdy znikł za pobliskimi domami, nastąpiły skoki spadochronowe skoczków wyszkolonych przez LL. Wkrótce nad lotniskiem zjawiły się wojskowe „Jaki" i zaczęły wykonywać wspaniałą akrobację. Głębokie skręty, pętle, przewroty, świece — robiły ogromne wrażenie na zebranej publiczności. Lotnictwo Polski Ludowej manifestowało swą siłę i gotowość do obrony pokoju.

Wieczorem, po zakończeniu pokazów krakowianie gromadnie powracali do domów. Jeszcze długo krakowscy chłopcy spoglądali w niebo, patrząc na odlatujące samoloty. W oczach wielu z nich widać było postanowienie, że i oni będą pilotami, że i oni będą strzec polskiego nieba...

K. T.

REZOLUCJA

W związku ze Świętem Lotnictwa, robotnicy zakładów im. Józefa Stalina w Łodzi zebrani na akademii powzięli rezolucję następującej treści:

„My, pracownicy ZPB im J. Stalina zebrani na uroczystej Akademii poświęconej szóstej rocznicy powstania Odrodzonego Lotnictwa Polskiego, które w pamiętnych chwilach walk z faszyzmem hitlerowskim przy boku bohaterskiego lotnictwa radzieckiego odniosło zwycięstwo w służbie klasy robotniczej, postanawiamy:

Wziąć czynniejszy udział w życiu naszego Lotnictwa Ludowego, tego potężnego czynnika, stojącego na straży pokoju całego świata, przez utworzenie koła Ligi Lotniczej, której zadaniem jest bezpośrednie powiązanie naszych mas pracujących z siłami powietrznymi kraju.

Chcemy dać naszemu lotnictwu nowe kadry młodych lotników wybranych z naszych szeregów robotniczych, których dzięki Lidze Lotniczej wychowamy i przeszkolimy na świadomych swych zadań obrońców powietrznych kraju.

Doceniając i rozumiejąc znaczenie propagowania Ligi Lotniczej i jej działalności wzywamy Zakłady im. Marchlewskiego i wszystkie inne zakłady pracy w Łodzi, do tworzenia na swych terenach kół Ligi Lotniczej i na równi z zakładami im. J. Stalina przyczynienia się do rozwoju nowych kadr pionierów i doświadczonych lotników w cywilnej służbie powietrznej.

Niechaj ta twórcza praca pod hasłem: „lotnictwo strażnikiem pokoju" stanie się silnym elementem w walce mas pracujących całego świata o pokój, postęp i socjalizm.

Robotnicy Zakładów „im. Józefa Stalina w Łodzi".

BIAŁYSTOK

W DNIU 27 bm. odbyły się w Białymstoku uroczystości związane z obchodem Święta Lotnictwa. Hasło tegorocznego święta w Białymstoku, jak i w całym kraju brzmiało: „Lotnictwo polskie w służbie i obronie pokoju". Ustalony przez Komitet Organizacyjny program obchodu przewidywał loty akrobacyjne, pasażerskie, szybowcowe i szereg innych imprez. Trwały one prawie cały dzień.

Jako pierwszy punkt programu odbyły się pokazy lotów bojowych na samolotach wojskowych, a następnie loty akrobacyjne na samolotach Białostockiego ALL.

Niemniej ciekawe były loty szybowcowe, w których brali udział miejscowi piloci. Później nastąpiły loty pasażerskie dla przodowników pracy. W przerwach odbywały się pokazy modeli latających.

Celem święta było spopularyzowanie idei lotnictwa wśród młodzieży szkolnej i robotniczej oraz wciągnięcie jej w szeregi członków Ligi Lotniczej

Pirszel Stefan

GDYNIA

Święto Lotnictwa Polskiego uczcili członkowie Koła LL przy Stoczni Rybackiej w Gdyni wzięciem udziału w akcji żniwnej, dnia 20 sierpnia, połączonej z szeroką propagandą lotnictwa i Ligi Lotniczej wśród młodzieży wiejskiej. Na miejsce pracy w PGR — Rzucewo załoga naszej stoczni wraz z członkami Koła LL przyjechały samochodem.

Część z nas ładowała snopy na wozy, inni wyładowywali je w stodołach. Poszczególne grupy współzawodniczyły ze sobą, wiodąc zacięte „walki" o to, czyja fura zostanie wcześniej wyładowana. W przerwach wręczyliśmy młodzieży wiejskiej zatrudnionej przy żniwiarkach, grabiarkach i traktorach 30 broszurek Ligi Lotniczej: „Zostań lotnikiem", oraz „Popieraj Ligę Lotniczą", jak również ostatnie numery SiM-u i „Skrzydlatej Polski". Chłopcy ci, zastąpieni chwilowo w pracy przez członków naszego Koła, z wielkim zainteresowaniem zabrali się do lektury. Na wozach, traktorach, w świetlicy i terenie porozwieszaliśmy zawczasu przygotowane afisze i godła Ligi Lotniczej. Udzieliliśmy również wyczerpujących odpowiedzi na liczne zapytania młodzieży z PGR. Po ośmiu godzinach pracy i załadowaniu pod strop obszernej stodoły — wróciliśmy do Gdyni.

Pobyt nasz w PGR wzbudził wielkie zainteresowanie dla lotnictwa wśród młodzieży wiejskiej, my zaś, przekonaliśmy się, że grabie mechaniczne nie są w „pilotażu" łatwiejsze od... „Sępa".

P. C.
członek Koła LL
przy Stoczni
Rybackiej w Gdyni

LIGA LOTNICZA

Wykonany przez modelarza kaliskiej modelarni LL — Leona Skorubskiego, model szybowca własnej konstrukcji pobił rekord długotrwałości lotu dla Kalisza, który wynosił 7 min 48 sek. Model w pierwszym locie, po wyczepieniu się z holu na wysokości 100 m wzniósł się na prądach termicznych na wysokość około 800 m i szybując w kierunku wschodnim — znikł z pola widzenia po 16 minutach.

Przez ustanowienie nowego rekordu, modelarze Kalisza wypełnili jedno z zobowiązań, jakie powzięli członkowie kaliskiego Zespołu Sześciolatki Małego Lotnictwa.

Dwie nowe modelarnie LL powstaną w Krakowie. Pierwsza uruchomiona będzie w „Ognisku" przy ul. Krowoderskiej, druga w Bronowicach — przy klubie sportowym „Bronowianka". Zarząd Okręgu Krakowskiego LL planuje zakładanie kół LL przy ludowych klubach sportowych.

W dniu Święta Lotnictwa otwarto również dla pilotów krakowskich świetlicę, która wyposażona jest w bibliotekę o tematyce politycznej, fachowej i beletrystycznej.

Pod Krakowem odbyły się III Okręgowe Zawody Modeli Latających. W zawodach wzięło udział około 100 osób, w tym kilka dziewcząt. Najdłuższy przelot wynosił 1 500 m. Pierwsze miejsce zdobyła modelarnia w Jaworznie. Na zakończenie zawodów, rozdane zostały nagrody ufundowane przez organizacje społeczne i młodzieżowe.

Obchód Święta Lotnictwa w Łodzi, odbył się dnia 27 sierpnia pod znakiem siły i gotowości obrony pokoju. Na główne imprezy złożyły się m. in. pokazy lotnictwa wojskowego i cywilnego, loty propagandowe, zawody szybowcowe, modelarskie itp.

W dniu 27 sierpnia br. obchodzono na terenie Poznania Święto Lotnictwa. W przeddzień Święta, tj. 26.VIII. o godz. 18.00 odbył się capstrzyk z udziałem jednostek wojska polskiego, organizacji młodzieżowych oraz zrzeszeń sportowych. Podczas capstrzyku latały nad miastem samoloty sportowe. W godzinach wieczorowych odbyła się uroczysta akademia, a następnie zabawa ludowa. 27-go odbyły się ciekawe pokazy lotnicze modeli latających oraz szybowcowe. Atrakcyjnym punktem programu była akrobacja zespołowa trzech samolotów oraz akrobacja na szybowcach. Koło LL przy Akademii Lekarskiej, które także wzięło udział w imprezie, zademonstrowało desant spadochronowy ekipy lekarskiej.

Uczestnicy kursu modelarstwa lotniczego w Warszawie: Adam Syroka, Czesław Łuczak i Jan Goduński, wykonali pierwszy model szybowca, przewidziany w programie nauczania, o osiem godzin wcześniej, niż przewidywał plan.

Przy Zakładach Przemysłu Bawełnianego im. Stalina w Łodzi powstał pierwszy w Polsce Aeroklub Robotniczy, którego zadaniem będzie umożliwienie robotnikom nauki pilotażu. Nauka odbywać się będzie w godzinach wolnych od pracy i trwać będzie 4 miesiące. Po okresie szkolenia robotnicy rozpoczną samodzielne loty.

Na zebraniu Zarządu Powiatowego LL we Wrześni podkreślono, że w wyniku akcji werbunkowej w IV Tygodniu LL ilość członków LL na terenie Wrześni wzrosła o 300%. W Pyzdrach, Borzykowie i Miłosławiu ekipa modelarska urządziła pokazy lotów modeli oraz wygłoszono przez radio pogadanki na tematy lotnicze. We Wrześni przeprowadzono loty pasażerskie, z których skorzystało 14 przodowników pracy i 5 przodujących aktywistów LL.









Ci piloci brali udział w pokazach na Święcie Lotnictwa w Warszawie. Od góry: Barbara Fydrych z Pomorskiego ALL; Wanda Zajączkowska z Krakowskiego ALL; Ryszard Kosioł z Bielsko Bialskiego ALL; Jerzy Adamek z Pomorskiego ALL.
Foto: WAF

4 NOWE REKORDY
W STAREJ MIŁOŚNIE

Był sobie wtedy zwykły dzień na kursie w Starej Miłośnie k/Warszawy. O tyle może trochę niezwykły, że przyleciały dwa „Pipery" na szybowisko i wiara z kursu koniecznie garnęła się zobaczyć je z bliska. Poza tym było czyste niebieskie niebo (bez cumulusów) i wiatr może do 3-ch m/sek, a czasem to nawet ucisznął się zupełnie, co nasuwało słuszną zresztą obawę, że modele mogą „nie wyjść" ze startu. Co tu zresztą dużo pisać, musiały to już być — proszę kolegów — nieszczególne warunki, jeżeli kierownik startu „dużych" szybowców bez cienia żalu zamknął starty „Salamander" na prośbę modelarzy. W takiej sytuacji grono komisarzy zawlokło naszych kandydatów do rekordów na miejsce startu. Ci kandydaci, to też nie żadne asy (za wyjątkiem znanego wszystkim kol. Karabana), ale mało znani koledzy; Bretsznajder z Łodzi i Kosmowski z Poznania, za to nie jacyś tam pesymiści, ale koledzy pewni siebie i wyników swojej pracy, ZMP-owcy, którzy postanowili dla uczczenia I Kongresu Pokoju ustalić nowe rekordy w małym lotnictwie, tym samym dokumentując jedność z ogólnym frontem walki o Pokój z ZSRR na czele. Modele też mieli bez cudów i wyszukanych kształtów: prosty „parasol" Bretsznajdera na wysokość, silnikowy — hydro Kosmowskiego (oba z krajowymi silniczkami), no i gumówka — kol. Karabana.

Wystartowały oba „Pipery" i krążąc nad szybowiskiem czekały na momenty startów. Zaraz też z jeziorka za wydmami oderwał się warczący na pełnym gazie wodnopłat, a po nim po paru zdecydowanych obrotach śmigłem wystrzelił ze startu — najpierw szybką świecą, a potem ciasną zwitką spirali model kol. Bretsznajdera.

„Piper" z barografami leniwie nabierał wysokości, tak że udało mu się tylko wdrapać na wysokość 1 800 m, a model... rozpłynął się na niebie o jakieś 1 000 m wyżej od samolotu, (czyli jest nauczka na przyszłość: nie brać „Piperów" do prób bicia rekordów!). Wszyscy czekaliśmy teraz na powrót samolotów. Zadarte dotąd w górę głowy na głośne słowa gratulacji rekordzistom opuściły się jak na komendę. Po wylądowaniu „Pipera" z komisarzem wysłuchaliśmy w skupieniu sprawozdania z pierwszego rekordu dla wodnopłata z czasem 8 minut. A potem podzielaliśmy wielkie rozżalenie pilota, który nie mógł sobie darować, że model prześcignął walącego na pełnych obrotach „Pipera". Z nas również nikt nie mógł wątpić, że model mógł nawet przewyższyć rekord światowy. Rekordzista był jednak zadowolony, a nawet jak się wszyscy tego spodziewaliśmy, zapewnił nas, że nie ustanie w pracy dopóki nie poprawi swojego rekordu. Wszyscy mu tego bardzo życzyliśmy i mocno wierzymy, że co postanowił, tego z pewnością dokona.

Nad wieczorem przyszła kolej na gumówkę kol. Karabana. Przy tej okazji zdradzę kolegom, że ściskając w ręku stoper nie mogłem w żaden sposób zdążyć za potężnie zbudowanym kol. Karabanem, który gonił razem z nami i oczyma i nogami przez 6 km swoją gumówkę, aż ją dopadł w lesie koło Wawra.

A zatem trzecie wypełnione miejsce w tabeli oficjalnych rekordów z czasem 17 min 6 sek.

Kończąc ten reportaż zaczynam wierzyć, że to nie był znów wcale taki zwykły dzień, jak go opisywałem na początku, ale dzień, który nas przeświadcza, że nareszcie coś zaczyna się ruszać z tymi rekordami.

P. S. Koledzy pesymiści!

Początek już jest. Miast szumnych niezawsze dotrzymywanych zobowiązań, duszenia w sobie niewiary we własne siły i narzekania na warunki atmosferyczne, zróbcie nareszcie jakieś konkretne rekordy.

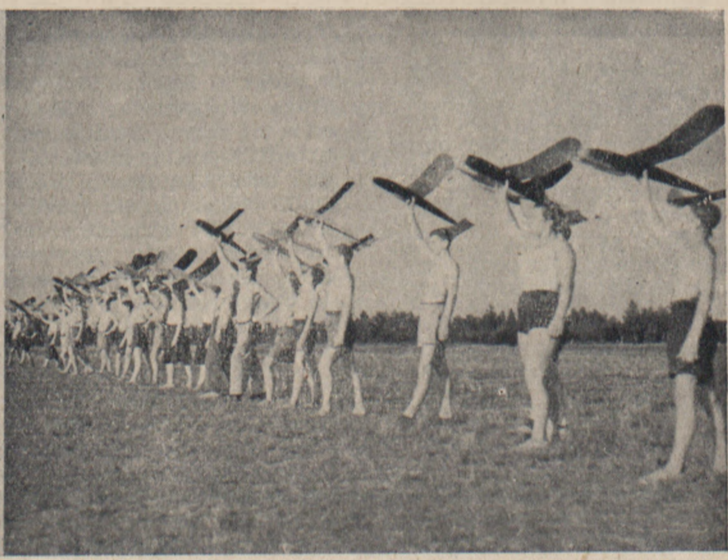
Podsumowując wyniki z dnia 26 sierpnia 1950 roku osiągnięte na kursie doskonalącym w Miłośnie, uzyskano następujące rekordy krajowe przedstawione w ARP do zatwierdzenia:

1. Modele silnikowe, wysokość — Bretsznajder — 1 800 m;
2. Modele wodnopłatów silnikowych — Kosmowski — długotrwałość 8 min 26,5 sek;
3. Modele kadłubowe z napędem gumowym — Karaban — 17 min 8 sek;
4. Modele silnikowe, długotrwałość — Bretsznajder — 27 minut.

KAROL WIERUCKI

Obóz modelarski w Miłośnie był równocześnie przygotowaniem modelarzy do pokazów na Święcie Lotnictwa w Warszawie. Na zdjęciach: próba grupowych startów — sześćdziesiąt modeli za chwilę wzbije się w powietrze.
Foto: LL





WSZYSTKIE LITERY NA START!

JERZY KULESZA

W dniu 4 sierpnia zjechała się wiara z całej Polski na obóz przygotowawczy. Zarząd Główny Ligi Lotniczej i kierownictwo obozu zrobiło wszystko, aby piloci nie mieli innych zmartwień oprócz latania. Kiedy na początku chwilowo zaczęła „nawalać" stołówka, czy też transport, uczyniono wszystko, by trudności te natychmiast zlikwidować. Będę chyba wyrazicielem uczuć wszystkich uczestników obozu dziękując w tym miejscu kierownictwu za troskliwy stosunek do pilotów.

* * *

Kierownictwo wyszkolenia na obozie objął kpt. Jerzy Łagoda, który z miejsca pozyskał sobie sympatię wszystkich pilotów, a jego odprawy przejdą z pewnością do historii naszego lotnictwa sportowego. Zawsze uśmiechnięty, z prawdziwym zamiłowaniem urodzonego pedagoga spełniał trudną pracę nauczania w przeciągu dwóch tygodni latania nie tylko w szyku, nie tylko literami, ale również zgodnie z wszelkimi przepisami i instrukcjami. I to, że nie było najdrobniejszego wypadku w powietrzu i na ziemi, jak również to, że piloci zostawali w pełni wyszkoleni wykorzystując tylko 60% przeznaczonej na ten cel benzyny jest w dużej mierze jego zasługą. Wszystkim na długo pozostanie w pamięci smukła sylwetka kapitana trzymającego chorągiewki startowe, wypuszczającego w powietrze 43 maszyny na raz.

* * *

Zajęcia na obozie zaczęły się od lotów parami i trójkami ze zmianami szyku w locie. Wszyscy piloci zostali podzieleni na 5 grup, które odpowiadały pięciu literom słowa **Pokój** no i oczywiście rozpoczęło się między nimi współzawodnictwo o to, która litera lepiej lata. Współzawodnictwu towarzyszyły zażarte dyskusje, która litera jest trudniejsza. My to jest grupa, tworząca literę K twierdziliśmy, rzecz zrozumiała, że mimo iż nasza litera jest najtrudniejsza latamy „jak w druku". Była to zresztą częściowo prawda, częściowo o tyle, że wszystkie litery były trudne i wszystkie litery latały dobrze.

Oczywiście z początku nie było to zbyt czytelne — gazetka startowa śmiała się, że to lata kurs dla analfabetów. Jednakże po dwóch dniach uczyniliśmy już takie postępy, że można było montować składy nie tylko z dwóch czy trzech liter jak dotychczas, ale całe słowo.

* * *

Przeżywamy bardzo uroczysty moment. Po raz pierwszy leci całe słowo **Pokój**. Na dole kilka par badawczych oczu śledzi lot. Uwagi zapisuje się na gorąco. Jest dobrze, jest lepiej niż należało przypuszczać.

* * *

Generalna próba nad miejscem defilady. Wszystko się musi zmienić w czasie i uzyskać ocenę nie niżej niż dobrze.

Próba wypadła dobrze. Piloci otrzymali dwa dni wolne od lotów (ale nie od odpraw!).

* * *

Zbiórkaaa! Za chwilę wystartują wszystkie litery. A tak odbywały się słynne odprawy kapitana Łagody.

Foto: LL





Święto Lotnictwa. Lecimy całym napisem. Z powietrza wspaniały widok. Dookoła samoloty tkwią jak zamurowane w swoich pozycjach. Jasne jest, że napis leci dobrze. Pod nami Wisła, filtry miejskie, wreszcie Okęcie. U dołu tłumy ludzi, rzędy samochodów. Piloci nie mają czasu patrzeć, nie widzą ani ziemi, ani innych samolotów. Każdy patrzy na swego prowadzącego, bo najważniejsze zadanie, aby napis był czytelny, to utrzymać odstęp, odległość i kąt względem samolotu prowadzącego.

* * *

Ostatnia odprawa Kierownictwo, piloci, mechanicy zebrani razem, słuchają pochwały za wykonanie zadania na bardzo dobrze. Kpt. Łagoda leci wielokrotnie w górę... tym razem na rękach pilotów.

W imieniu tych ostatnich kolega Markowski dziękuje kierownictwu stwierdzając: „my piloci spełniliśmy prosty lotniczy obowiązek wobec naszej ludowej Ojczyzny, która dała nam nieograniczone możliwości szkolenia się w lotnictwie, dała nam takie środki jakich poza Związkiem Radzieckim nie daje swoim pilotom żadne państwo na świecie."

A potem wszyscy po kolei dziękowali mechanikom. Dzięki ich ofiarnej pracy prowadzonej w bardzo ciężkich warunkach przy dużej ilości godzin lotów dziennie i dużej ilości maszyn przypadających na jednego mechanika, nie było najdrobniejszego defektu technicznego. Toteż brawa jakie otrzymali mechanicy i okrzyki „niech żyją" były w stu procentach zasłużone.

Na zakończenie odprawy śpiewamy pieśń, która łączy nas w jedną rodzinę, pieśń mobilizującą do dalszych czynów: Międzynarodówkę.

* * *

A potem? Potem rozlecieliśmy się do domów zabierając z obozu nabyte umiejętności i wszystkie doświadczenia; poczucie dyscypliny i nowy styl pracy, które przekażemy wszystkim kolegom klubowym bo to jest nasza walka o pokój.

KONGRES POKOJU

Spotkałem Zbyszka w drzwiach modelarni.

— Coś ty taki spocony? — pytam — I dlaczego się spóźniłeś?

Zaraz mi wytłumaczył, że był właśnie na Dworcu Głównym, aby pożegnać delegację walczącej młodzieży koreańskiej, która przybyła do Warszawy na I Polski Kongres Obrońców Pokoju. O entuzjazmie, jaki tam panował, świadczył najlepiej zachrypnięty głos i strugi potu, cieknące Zbyszkowi z czoła.

Pogadaliśmy chwilę, (właściwie to Zbyszek, a nie ja) o naszych koreańskich przyjaciołach, a potem on powiada:

— Wiesz co, ale ten nasz Kongres Pokoju wypadł naprawdę imponująco.

Widziałem żywiołową manifestację ludu pracującego stolicy przed salą obrad Kongresu, więc nie trzeba mnie było przekonywać.

— I pomyśl, jak muszą się wściekać podżegacze wojenni, kiedy ze wszystkich stron świata dochodzą ich wieści o rosnącym wciąż ruchu w obronie pokoju. We wszystkich zakątkach naszego globu coraz więcej jest ludzi, którzy na pytanie: komu potrzebna jest wojna, odpowiadają: imperialistom, a nie nam! Ludzie nie chcą narażać swego życia za brudne interesy kapitalistów, nie chcą uczestniczyć w bandyckich najazdach. Ludzie chcą spokojnie pracować, uczyć się, bawić, budować domy, samoloty, maszyny, traktory.

— Masz rację. Komu potrzebna jest wojna? Czy nam obydwum, czy naszemu koledze André, synowi górnika francuskiego, albo małej Li-Shi z ubogiej wioski koreańskiej? A może płowowłosemu Hansowi z Berlina i czarnookiej Tani z Rostowa? Nie, nam i naszym rodzicom jest ona niepotrzebna, jest największym nieszczęściem, jakie niesie z sobą ustrój kapitalistyczny. Ale jest potrzebna imperialistom, którzy dla własnych zysków nie wahają się szafować krwią i życiem milionów ludzi. I dlatego trzeba wytrwale i usilnie bronić najcenniejszego skarbu jaki posiada ludzkość — pokoju. My wiemy, że przy boku Związku Radzieckiego potrafimy ten pokój obronić.

— A czy pamiętasz, o czym radzono na Kongresie?

— Oczywiście. Kongres, który reprezentował wolę wszystkich ludzi pracy w naszym kraju, dokonał wyboru nowego Ogólnokrajowego Komitetu Obrońców Pokoju oraz uchwalił rezolucję, w której zawarte są wytyczne dla dalszej pracy. Ruch w obronie pokoju w Polsce wszedł w nowy etap, dzięki czemu wzrośnie jeszcze znaczenie naszego kraju, jako poważnego ogniwa w światowym froncie obrony pokoju. **(wig)**

Związek Ludowy „Sport i Technika"
S o f i a

W 6 rocznicę narodowego i społecznego wyzwolenia Waszej Ojczyzny przez Armię Radziecką — Zarząd Główny Ligi Lotniczej w Polsce przesyła Wam braterskie pozdrowienia.

Z radością obserwujemy Wasze osiągnięcia w budowie lotnictwa, które służy sprawie utrwalenia pokoju.

Życzymy Wam dalszych osiągnięć w rozwoju ludowego sportu lotniczego.

Zarząd Główny Ligi Lotniczej

Warszawa, dnia 8 września 1950 roku.

SAMOLOT DLA KOREI

600-tysięczna rzesza członków masowej społecznej organizacji lotniczej w Polsce — Ligi Lotniczej śle gorące pozdrowienia i życzenia najlepszych sukcesów walczącemu narodowi koreańskiemu, walczącemu po bohatersku o swoją wolność z amerykańskimi agresorami i lisynmanowskimi zdrajcami.

Członkowie naszej organizacji, lotnicy sportowi, szybowcowi, spadochroniarze i modelarze potępiają z oburzeniem zbrodnicze bombardowania dokonywane przez amerykańskich piratów powietrznych na bezbronnej ludności cywilnej w Korei.

Pragnąc dać wyraz serdecznym uczuciom, jakie cały naród polski żywi dla bohaterskiego narodu koreańskiego, my lotnicy ludowej Polski, ofiarowujemy Wam samolot sanitarny. Niechaj samolot ten niesie pomoc ofiarom zbrodniczej agresji amerykańskiej, niechaj podobnie jak lotnictwo wielkiego Związku Radzieckiego i krajów miłujących wolność, służy wielkiej sprawie walki o pokój.

Wiceprezes Zarządu Głównego
Ligi Lotniczej
(—) Śliwiński Józef, ppłk

Prezes Zarządu Głównego
Ligi Lotniczej
(—) mgr inż. Minorski Sergiusz

Sekretarz Zarządu Głównego
Ligi Lotniczej
(—) Windholz Alfred, mjr

Z WALK WYZWOLEŃCZYCH NARODU KOREAŃSKIEGO

Lud koreański bohatersko walczy z najazdem amerykańskiego imperializmu. W rezultacie zaciętych, wielotygodniowych walk koreańskiej armii ludowej z wojskami amerykańskimi i oddziałami zdrajcy Korei — Li Syn Mana, w rękach napastników pozostał tylko mały skrawek terytorium południowo-wschodniej Korei. Koreańska armia ludowa, z którą ściśle współdziała lotnictwo, wywiera nieustanny nacisk na linie obronne Amerykanów. Wobec ciasnej przestrzeni — każde przełamanie pozycji południowo - koreańskich nosi w sobie zarodek katastrofy. Napastnik amerykański przekonał się, że w żadnym wypadku nie uda mu się ilością dywizji i „latających fortec" zrównoważyć wyższości sztuki dowodzenia, ducha bojowego, poziomu wyszkolenia i doskonałości sprzętu wojsk ludowych.

Z niezwykłym poświęceniem i bohaterstwem walczą z wrogiem koreańscy lotnicy. Oto krótka opowieść o walce powietrznej, stoczonej przez dwu lotników: Kim Gi-ok i Li Mun-suna przeciwko dwudziestu samolotom amerykańskim. Opowieść tę podała wychodząca w Phenjanie gazeta „Rodon sinmun" pod tytułem: „Sławne orły Koreańskiej Armi Ludowej".

12 lipca na jednym z lotnisk piloci oczekiwali na zadanie bojowe. Około południa przyszła wiadomość, że do lotniska zbliża się dwadzieścia amerykańskich samolotów. Kim Gi-ok i Li Mun-sun pobiegli do maszyn. Start był kwestią jednej minuty.

Amerykańscy lotnicy lecieli po kursie na Kimpo. Zauważywszy to Kim Gi-ok od razu przeszedł do ataku. Strącił jeden samolot, potem drugi. Bombowce rozproszyły się. Li Mun-sun dopędził „latającą twierdzę", zmusił do milczenia jej działka i zaatakował samolot. Miał dobre oko i pewną rękę: „latająca twierdza" runęła w dół i spłonęła wśród wybuchów własnych bomb. W walce tej Kim Gi-ok i Li Mun-sun strącili cztery amerykańskie samoloty.

Działo się to 12 lipca. A w numerze gazety z 16 lipca znów widzimy portrety obu lotników: dzielni obrońcy ojczyzny otrzymali zaszczytny tytuł Bohaterów Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej.

Z ŻYCIA DOSAW

CHABAROWSK .W parku miejskim została otwarta wystawa, poświęcona technice lotniczej. Zgromadzono na niej wiele modeli różnych typów samolotów i silników, poczynając od najstarszych konstrukcji Możajskiego, Tupolewa i Grigorowicza, a kończąc na najnowocześniejszych maszynach Jakowlewa, Guriewicza i Mikojana. Wystawa cieszy się ogromnym zainteresowaniem zwiedzających. Informacji i wyjaśnień udzielają aktywiści DOSAW. Organizowane też są popularne wykłady z dziedziny lotnictwa.

OMSK. Niedawno grupa spadochroniarzy omskiego aeroklubu DOSAW wykonała grupowy skok z opóźnieniem z wysokości 5.000 m. Opóźnienie wynosiło 70 sek., spadochrony zostały zaś otwarte na wysokości 800 m. Najlepiej wykonali skok Starczienko i Prostakow.

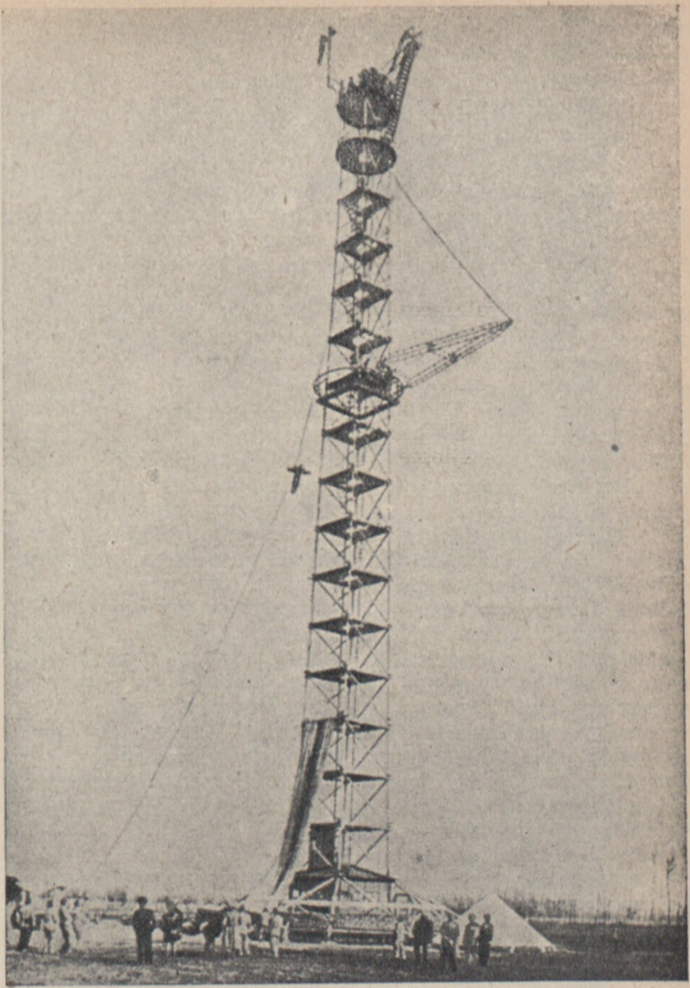
ODESSA. W sali jednej ze szkół odesskich aeroklub DOSAW zorganizował wystawę prac swych członków z zakresu techniki lotniczej. Wystawiono wiele prac amatorskich, głównie przyrządy radiotechniczne i nawigacyjne.

TUŁA. Na zawodach modelarskich, zorganizowanych przez miejscowy aeroklub DOSAW, pierwsze miejsce w kategorii modeli specjalnych zdobył model konstrukcji Jurija Turochkina. Było to latające skrzydło o napędzie odrzutowym i rozpiętości 135 cm.

TYFLIS. Zakończono tu cykl wykładów popularno-lotniczych, organizowanych przez miejscowe koło DOSAW wśród robotników tutejszych fabryk i kolejarzy. Wielu spośród słuchaczy kursu wstąpiło do DOSAW-u.

KOWNO. Aktywiści DOSAW zorganizowali na terenie Litewskiej Republiki Radzieckiej wiele kółek specjalistów lotniczych; największym powodzeniem cieszą się kółka radiotechników, fotogrametystów, mechaników silnikowych i płatowcowych.

kp.



Liczne wieże spadochronowe DOSAW-u znajdują się w każdym większym ośrodku fabrycznym w ZSRR. Na specjalnie skonstruowanej wieży oprócz nauki skoków ze spadochronem przeprowadzane są ćwiczenia w skokach wolnych.

Zdjęcie radzieckie

KOBIETY RADZIECKIE

W czasie minionej wojny, jak również i teraz w czasie pokoju, radzieckie kobiety udowodniły, że równie dobrze potrafią latać jak mężczyźni — nieraz nawet lepiej. Pisaliśmy już niejednokrotnie o tym w naszym czasopiśmie. Dzisiaj zapoznamy Was z innymi znakomitymi radzieckimi kobietami-lotniczkami.

Pierwsza, to wszystkim znana pilotka sportowa Marina Czeczniewa, która nauczyła się latać w Centralnym Aeroklubie ZSRR im. W. Czkałowa. Tam rozpoczęła swe pierwsze loty — stamtąd odeszła na front. Za bohaterską walkę w obronie ziemi radzieckiej, została nagrodzona najwyższym radzieckim odznaczeniem — tytułem Bohatera Związku Radzieckiego. Po wojnie Marina Czeczniewa opuściła szeregi armii jako kapitan lotnictwa i powróciła do swego rodzinnego klubu, gdzie jako jedna z aktywnych członków moskiewskiego aeroklubu uzyskała w roku ubiegłym na samolocie „Jak-18" szybkość 244,2 km/godz, co jest nowym rekordem ZSRR.

Drugą znakomitą lotniczką jest Małgorzata Raceńska, która jest od dwudziestu lat pilotką i spadochroniarką. W roku 1936, zdobyła rekord kobiecy w długotrwałości lotu na szybowcu. Pierwsza wykonała przed kilku laty lot na szybowcu na holu z Moskwy do Koktebelu na Krymie. Znana ta pilotka i spadochroniarka nie opuszcza ani jednego dnia w swej lotniczej pracy. Wszystkimi siłami myśli nieustannie nad nowymi sposobami latania i wyczynów na szybowcach.

Leontyna Wołkowa rokuje wielkie nadzieje jako spadochroniarka. Nie ma jeszcze 23 lat, lecz już przeszło trzy lata uprawia sport spadochronowy i dotychczas wykonała ponad sześćdziesiąt skoków. Nikt by nie uwierzył, że ta mała czarnooka dziewczyna ma w sobie tyle energii, samozaparcia i odwagi.

JAR.

LOTNICY ZWYCIĘŻAJĄ W SPARTAKIADZIE

W KIJOWIE zakończona została V Letnia Spartakiada Armii Radzieckiej. Już w pierwszych dniach zawodów na czoło wybili się zawodnicy wojsk lotniczych, którzy oprócz wzorowej dyscypliny i organizacji wykazali się także doskonałą tężyzną i sprawnością, które umożliwiły im zdobycie wielu rekordów. I tak np. młodszy lejtenant Piotr Skripczenkow zdobył mistrzostwo Armii w pływaniu na 100 m stylem motylkowym, osiągając czas 1 min 11,4 sek. Sztafeta pływacka wojsk lotniczych moskiewskiego okręgu wojskowego wygrała bieg 4 × 100 m stylem dowolnym. Sztafeta lekkoatletyczna wojsk lotniczych zajęła drugie miejsce w biegu 4 × 100 m, uzyskując czas 52,7 sek. Major Kaczanowski z Wojskowej Akademii Lotniczej zajął drugie miejsce w konkursie strzeleckim, uzyskując 81 punktów na 100 możliwych. Młodszy sierżant Suprunow z batajskiej szkoły lotniczej zdobył mistrzostwo Armii w skoku o tyczce (370 cm) przed technikiem jednego z garnizonów lotniczych, lejtenantem Gajewskim (360 cm). Lotnik Murawiew z kijowskiego okręgu wojskowego uzyskał czas 10,6 sek w biegu na 100 m.

Spartakiada zakończyła się w dniu 5 sierpnia br. Wręczając zwycięzcom nagrody w imieniu Ministra Sił Zbrojnych ZSRR, pułkownik gwardii Reczeński powiedział: „Wasze osiągnięcia są wynikiem systematycznego i rzetelnego treningu. Podnoście ciągle swą sprawność fizyczną, abyście w każdej chwili byli gotowi do obrony naszej ukochanej socjalistycznej Ojczyzny". **(w)**

LOTNICZY ŚLĄSK

Okręg Wojewódzki LL w Katowicach ma w swoich szeregach wiecej dorosłych mieszkańców Śląska niż młodzieży. Pracownicy takich hut jak „Kościuszko", „Baildon", czy też „Florian" prawie w całości podpisali deklaracje członkowskie.

Kiedy i wieczorem, dnia 26 VIII zorganizowano w hucie „Baildon" uroczystą akademię z udziałem zespołu Oficerskiej Szkoły Lotnictwa, cała sala zapełniła się po brzegi.

Referat jednego z oficerów zaznajomił zebranych z osiągnięciami naszego ludowego lotnictwa — a następujący po nim bogaty program artystyczny wywołał burzę oklasków.

Wszystkie Powiatowe czy Miejskie Oddziały LL Województwa Katowickiego, współzawodnicząc stale w akcji o lepsze wyniki w pracy na terenie lotnictwa chciały jak najlepiej uczcić Święto Lotnictwa Polskiego.

Kiedy Miejski Oddział LL w Sosnowcu otworzył ośrodek propagandowy — zawrzało jak w ulu. Gliwice, Katowice, Bytom i inne miasta chcąc mieć swoje ośrodki przystąpiły od razu do pracy. Wyniki tej pracy będziemy oglądali w niedługim czasie — Gliwice już w październiku mają obchodzić otwarcie nowego ośrodka propagandowego.

Akademie, capstrzyki oraz inne imprezy rozpoczęły się w wielu miastach już 20-go, tylko Katowice, Sosnowiec, Zabrze i parę innych miejscowości na Śląsku obchodziło Święto Lotnictwa dnia 27 sierpnia.

Sosnowiec zrobił niespodziankę całej Polsce, a zarazem i swym oddziałom-sąsiadom: pierwszy w województwie katowickim ufundował sztandar LL.

Prace przygotowawcze w związku ze Świetem Lotnictwa i same imprezy organizowane były z sercem ; nie znaczy to jednak, aby wszystko udało się tak wspaniale, jakby to można sądzić z tych kilku słów.

Capstrzyk w Katowicach wypadł oficjalnie, nawet zbyt oficjalnie — zebrali się tylko członkowie Zarządu LL i parę oddziałów wojska i SP — coś tu było nie w porządku; za mało przyszło ludzi pracy, a przecież nie brak ich chyba w stolicy Śląska?

O poszczególnych imprezach nie będę pisał, było ich zbyt dużo, a SiM ma tylko 16 stron, Polska zaś kilkanaście województw.

Jedną z ciekawszych była urządzona w Bytomiu na dzień 20 sierpnia historyczna wystawa lotnicza, obejmująca okres od legendarnych czasów Ikara, aż po najnowsze samoloty naszych czasów.

Sosnowiec, znany nie tylko z hut i kopalń ale również i z balonów obchodził mały jubileusz wypuszczenia na rynku swego 100-go balonu. W wielu miejscowościach odbyły się pokazy modelarskie, a samoloty Śląskiego ALL zrzucały ulotki i książki.

* * *

Na lotnisku w Katowicach zebrał się tłum ludzi. Nie będę opisywał szczegółowo wszystkich ewolucji wykonanych na samolotach sportowych i szybowcowych, trzeba jednak stwierdzić, że zrobiły one wrażenie na widzach, zwłaszcza przelot samolotów myśliwskich i akrobacja jednego z nich.

Były również i loty z przodownikami pracy, były też i inne imprezy, ale najciekawszym było...

W szybkim tempie zbliżamy się do najbardziej uroczystej części dzisiejszego święta — do przekazania „Pocztowca Śląskiego" Śląskiemu Aeroklubowi Ligi Lotniczej. Jest to szybowiec typu „Mucha", który ma długą, ciekawą historię — historię pracy całego Koła LL pracowników Okręgu Katowickiego Poczt i Telekomunikacji.

W imieniu pocztowców przemówił ob. Goleń, który w krótkich słowach podkreślił znaczenie Ligi Lotniczej, jako szkoły młodych lotników, jako zaplecza dla naszego lotnictwa wojskowego. Na zakończenie wezwał górników, kolejarzy i wszystkich ludzi pracy Zagłębia, aby idąc ich śladami dołożyli też swoją cegiełkę do rozwoju ludowego lotnictwa, bo każdy nowy szybowiec — to nowi wyszkoleni szybownicy — to nowe kadry lotnictwa pokoju.

„Pocztowiec Śląski" wziął zaraz udział w pokazach lotniczych.

* * *

Wieczorem kawiarnia spółdzielcza „Monopol" oraz restauracja śląska „Astoria" zapełniły się ludźmi pracy. Lotnicza zabawa ludowa trwała do późna w nocy. Występowała śpiewaczka Polskiego Radia, ale nic nie wywołało tak wielkiego entuzjazmu publiczności, jak ukazanie się na estradzie instr. Zająca. Okazało się, że Zygmunt Zając jest nie tylko doskonałym pilotem, lecz także dobrym śpiewakiem.

Słyszałem, jak przedstawiciele Miejskiego Komitetu Obchodu Święta Lotnictwa szeptali miedzy sobą, że niepotrzebnie angażowali śpiewaczkę — „na przyszły rok skorzystamy z doświadczeń tegorocznych".

Tak, doświadczenia te trzeba wykorzystać w całej pełni. **A. C**



Miejski Oddział LL w Sosnowcu ufundował na dzień Świeta Lotnictwa sztandar LL. Jest to pierwszy Oddział w województwie Katowickim, który posiada swój własny sztandar.
Foto: LL

SPÓŁDZIELCY — MARYNARZOM

Załoga Katowickiej Spółdzielni Spożywców ufundowała dla jednostki lotniczej Marynarki Wojennej sztandar.

Aktu symbolicznego wręczenia sztandaru delegacji jednostki wojskowej dokonali w imieniu 5-tysięcznej załogi Katowickiej Spółdzielni Spożywców przewodniczący komitetu fundacji sztandaru — ob. Jagosz i przewodniczący koła związkowego przy KSS — ob. Miechowski. W imieniu jednostki lotniczej Marynarki Wojennej kpt. Rutkowski złożył serdeczne podziękowanie spółdzielcom katowickim.

Sztandar wręczony został jednostce wojskowej dnia 27 sierpnia w miejscu jej postoju.

KTO LEPIEJ SKACZE ZE SPADOCHRONEM

W RAMACH imprez związanych ze Świętem Lotnictwa odbyły się w sierpniu I Zawody Spadochronowe o Mistrzostwo Wojsk Lotniczych. Impreza ta, pierwsza tego rodzaju w Polsce była przeglądem osiągnięć wyszkolenia spadochronowego w wojsku. Wykazała ona, że sport spadochronowy cieszy się u naszych lotników ogromną popularnością.

Zawody obejmowały następujące konkurencje: 1. skoki z wysokości 600 m i lądowanie w kręgu o średnicy 200 m; 2. skoki z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu w granicach od 18 — 22 sek i lądowaniem w kręgu o średnicy 300 m;3. skoki z wysokości 300 m i ladowanie w kręgu o średnicy 100 m; 4. skoki nocne z wysokości 400 m i lądowanie w kręgu o średnicy 200 m.

W poszczególnych konkurencjach najlepsze wyniki uzyskali młodzi spadochroniarze ZMP-owcy, którzy w ogólnej punktacji zajęli pierwsze miejsca.

Najlepszym był ZMP-owiec z lotnictwa morskiego bosmat Erwin Leśniak.

A oto ciekawsze wyniki:

W konkurencji skoków z wysokości 300 m z lądowaniem w kręgu o średnicy 100 m z opóźnionym otwarciem spadochronu do 3 sek. pierwsze miejsce zajął st. lotn. Zbigniew Wojucki osiągając 25 pkt na 25 możliwych przed ppor. Kwaśniewskim (24 pkt) i bosmatem Leśniakiem (23 pkt).

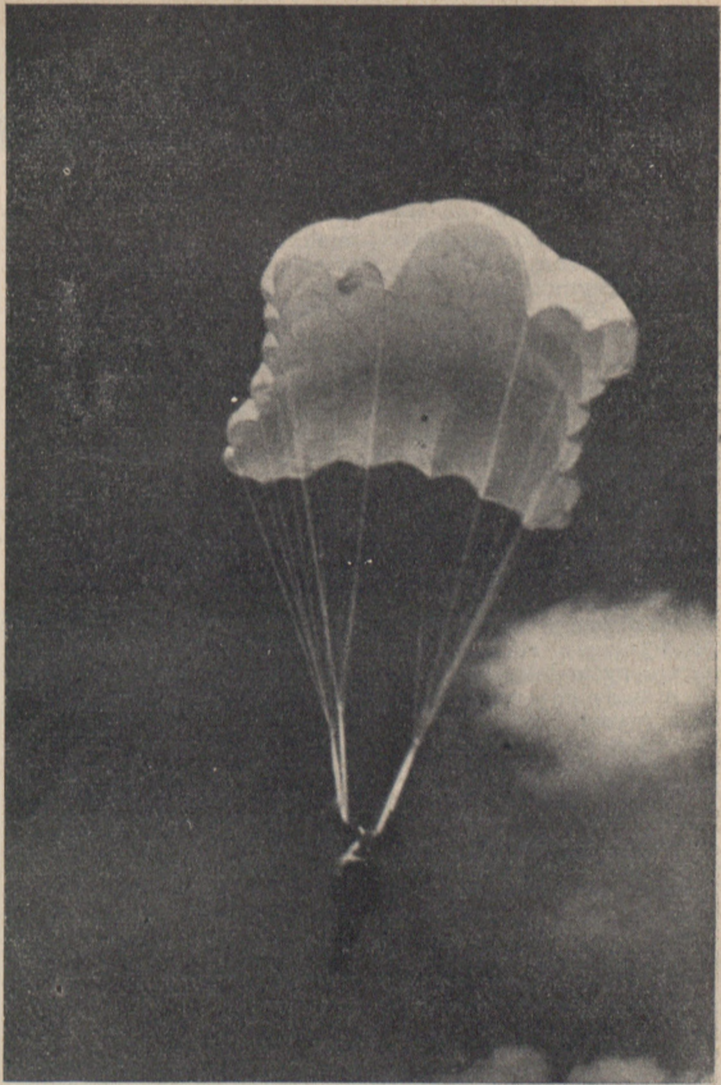
W konkurencji skoku nocnego z wysokości 400 m i lądowaniem w kręgu o średnicy 200 m najlepszym był bosmat Leśniak, osiągając 40 pkt na 40 możliwych, drugie miejsce zajął st. lotn. Wojucki (38 pkt), trzecie — sierż. Krzemień (37 pkt).

W ogólnej klasyfikacji pierwsze miejsce i tytuł spadochronowego mistrza Wojsk Lotniczych zdobył bosmat Erwin Leśniak, osiągając 129 punktów na 140 możliwych, drugie miejsce zdobył por. Stanisław Młot — 127 punktów, trzecie miejsce zajął st. lotn. Zbigniew Wojucki — 126 punktów.

Dalsze miejsca w kolejności zajęli: por. Bonhet, por. Szwedziuk, kpr. Fordon, por. Lis i sierż. Tracz.

Zdobywcy pierwszych trzech miejsc w klasyfikacji ogólnej, jak również w poszczególnych konkurencjach, otrzymali z rąk dowódcy Wojsk Lotniczych gen. bryg. Aleksandra Romeyko cenne nagrody w postaci radioodbiornika, teczki skórzanej, złotych piór wiecznych, waz kryształowych i innych.

ZENIT





Dowódca Wojsk Lotniczych gen. bryg. Aleksander Romeyko wręcza pierwszą nagrodę najlepszemu spadochroniarzowi, bosmatowi Erwinowi Leśniakowi. Foto: WAF

LIGA LOTNICZA

W Żywcu w przeddzień Święta Lotnictwa odbyła się w Domu Kultury uroczysta akademia, w której udział wzięły regionalne zespoły świetlicowe i aktorzy Filmu Polskiego. Dnia 27 bm. odbyły się pokazy lotnicze pilotów silnikowych i szybowcowych. Imprezy te skoncentrowały się głównie na boisku sportowym w Żywcu. Przez cały dzień odbywały się zawody sportowe, pokazy gimnastyczne i tańce regionalne.

Przodującym pilotem na jednym ze ślizgowych kursów szybowcowych LL był syn kowala z Międzyrzecza — Kazimierz Mikuła. Ukończył on turnus z 66 lotami. Najdłuższym lotem był 12-minutowy przelot na szybowcu „Salamandra", w którym osiągnął wysokość 300 m. Dalszymi przodownikami nauki na turnusie byli: junak Tadeusz Topiel — sekretarz Koła ZMP, Marian Biegański, Henryk Mantur, Adolf Hlond i Stanisław Gębka.

18.000 m na Fali

JANUSZ PRZYMANOWSKI

Start komunikacyjnych szybowców znajdował się dziś na samym skraju lotniska w jego północnej części (przenoszono go zależnie od pogody, by maszyny mogły startować od razu pod wiatr). Nim chłopcy z Hanką przeszli przez lotnisko, wystartowała rejsowa maszyna do Wrocławia i dwa helikoptery dowożące podróżnych do centrum Katowic i Gliwic. Janek niosąc walizkę swej nowej znajomej z zadowoleniem obserwował tętniące ruchem i gwarem życie lotniska.

Z prawdziwą przyjemnością rozsiedli się na wygodnych siedzeniach pękatego szybowca komunikacyjnego i poczęli wycierać spocone czoła.

— Czerwiec daje się solidnie we znaki. Upał jak w Afryce — uśmiechnęła się Hanka.

Stach zerwał się z siedzenia, wybiegł i po chwili wrócił z czterema porcjami wspaniałych, śmietankowych lodów.

„Alem ja gapa" — pomyślał Janek i mimo woli złapał się sam na tym, iż żałuje straconej okazji wyświadczenia przysługi swej nowej znajomej. By pokryć zmieszanie zwrócił się do Hanki.

— Nawiązując do naszej rozmowy w samolocie, nie wiem, czy czytaliście w „Skrzydlatej", że ze względu na wysoki poziom szybownictwa w ZSRR i państwach socjalistycznych zostały ustalone nowe odznaki szybowcowe. Dawną kategorię „A" przyznawać się będzie pilotom żaglowym, „B" równa się staremu srebrnemu „D", „C" złotemu, by zdobyć kategorię „D", trzeba spełnić wszystkie „brylantowe" warunki, które FAI na wniosek Polski uchwaliła w 1949 roku. Złote „D" otrzyma pilot, który wykona przelot 800 km, osiągnie wysokość 10 000 m i na trójkącie 300 km zrobi szybkość minimum 60 km/godz.

— Jeszcze parę lat temu byłyby to wyniki rekordowe, a dziś... — Stach machnął ręką. — Dziś damy sobie jakoś radę, ale na pewien czas musimy się rozstać z naszymi odznakami i wrócić do trzech mewek bez wianuszka.

Głos speakera obwieścił przez megafon zbliżający się odlot szybowca do Warcić. Mechanicy zatrzasnęli drzwi i pilot zajął miejsce w kabinie.

— Uwaga, uwaga! — rozległo się znowu z megafonu — startuje szybowiec do Warcic.

Spod skrzydeł maszyny, w której siedzieli chłopcy i Hanka ukazały się smugi dymu z rakiet i rozległ się ostry, rosnący świst.

Szybowiec potoczył się po bieżni, oderwał się od ziemi, jeszcze bardziej zwiększył szybkość i ostro począł się wznosić. Strzałka wysokościomierza umieszczonego w kabinie wskazywała 1 000... 2 000... 2 500... 3 000 metrów.

Rakiety ścichły i zgasły, a szybowiec łagodnie, spokojnie popłynął nad lasami i łąkami. Wysokościomierz powoli pełznął w dół — szybowiec zmieniał uzyskaną wysokość na odległość przelotu. Gdy w dole z lewej strony wyraźnie zarysowały się kontury Warcic, a przed szybowcem wyrosły zalesione góry, mieli jeszcze przeszło 1 000 metrów.

Wytracili wysokość nad lotniskiem i poszli do lądowania.

ROZDZIAŁ V

Stojąca fala

Zbliżał się wieczór. Upał panujący niepodzielnie przez cały dzień drżał jeszcze w powietrzu, ale już przestał być dokuczliwy. Promienie słońca straciły swą ostrość, poróżowiały i znad gór oświetlały łagodnie szczyt Wysokiej. Dolina i szeroko rozlane jezioro, zamknięte od północy klamrą zapory wodnej w Kozłowie były już w cieniu. Po szynach kolejki jeden za drugim ciągnęły w górę treningowe i wyczynowe szybowce, które przez cały dzień wisiały na termice.

Wygłodniali piloci zbiegali po zboczu na północ do pięknego, kamiennego budynku internatu, wpadali do stołówki i obficie gestykulując opowiadali o swych niecodziennych przygodach dnia powszedniego.

— Wykręciłem się na półtora tysiąca i patrzę, a wariometr opada na zero. Więc ja...

— Powiadam ci, takiego noszenia nie miałem nigdy w życiu.

— Bo żyjesz dopiero 17 lat, a latasz od roku. Ale ja dziś opracowałem nowy system łapania promieni...

Łap narazie łyżkę i wcinaj...

Na chwilę głosy pilotów pokrył gęsty dyspotyczny bas Dezyderego, który skończył pracę przy swojej ciężarówce i śpieszył zabłysnąć swą głęboką wiedzą lotniczą.

— Nie ważne te wasze kominy. Grunt to start. Wszystko zależy od tego czy lina, czy wyciągarka. To ja wam powiadam, jakem Porykowski.

Urywki rozmów, które bynajmniej nie były prowadzone szeptem dobiegały przez otwarte okno do pokoju Janka i jego dwu kolegów. Cała trójka przykładnie leżała w łóżkach i od dłuższego czasu nie spała. Nikt jednak nie decydował się pierwszy odezwać. Mieli przed sobą całą noc pracy w powietrzu: na dziś dla grupy wyczynowców zapowiedziane były nocne loty.

Pierwszy nie wytrzymał Rejski:

— Chłopcy śpicie? Bo ja nie — a widząc, że jego koledzy otwierają oczy dodał — i w ogóle warto zejść już na kolację. Jak potem zaczną się przygotowania, to czasu nie będzie.

Ubrali się szybko, zjedli kolację, zajrzeli jeszcze do swoich maszyn w hangarze i mimo, iż do oznaczonego terminu brakowało jeszcze przeszło godzinę powędrowali zgodnie na miejsce zbiórek i odpraw przed nocnymi lotami — na taras wysokiego budynku, zwanego nie wiadomo czemu „Meteo".

Na drugim piętrze w pokoju link-trenera słychać było czyjeś głosy.

— Przyjrzyj się teraz uważnie. Wykres mówi ci jak najdokładniej, że siedem minut temu, zaraz po starcie, rozbiłeś maszynę o góry — wyjaśniał cierpliwie instruktor. — A ty twierdzisz, że można się puszczać w chmury.

— Nowa ofiara link-trenera — uśmiechnął się Saniak. (d.c.n.)



POŻAR NA POKŁADZIE

WYSTARTOWALI 18 lutego z Nowego Jorku. Już przy lądowaniu na Bermudach zamilkła krótkofalowa stacja radiowa. Etienne Nemes, radio-operator próbował ją naprawić w warsztatach „Air Transport Command", ale amerykańscy mechanicy nie umieli mu pomóc. Ponieważ na samolocie znajdowały się jeszcze 3 inne stacje, pierwszy pilot i komendant załogi, Charles Lechevalier postanowił kontynuować lot według rozkładu.

Na ostatnim przed Europą postoju, na Azorach, nie otrzymali żadnych pewnych meldunków o stanie pogody nad kontynentem. Komendant zadecydował więc nie lecieć prosto do Paryża, ale osiągnąć najbliższe lotnisko na lądzie stałym — port lotniczy w Casablance.

Gdy po nawiązaniu łączności z Casablancą o godz. 15.45, Nemes zapowiedział lądowanie o godz. 18.10, nie przeczuwał jeszcze tych ciężkich godzin jakie miała przed sobą załoga... Prócz defektu stacji krótkofalowej, wszystko było w najlepszym porządku.

Nagle rozszedł się po kabinie silny zapach spalenizny. Stewardessa i stewardzi zaczęli bezskutecznie poszukiwać zapomnianego gdzieś niedopałka papierosa... Pasażerowie spoglądali na siebie, bezskutecznie usiłując ukryć zaniepokojenie — defekt na pełnym morzu, to jest niebezpieczne nawet jeszcze dziś... A swąd wypełniał coraz silniej wnętrze samolotu.

Wtem okrzyk najmłodszej pasażerki, trzynastoletniej Yvonne Roland wyjaśnia sytuację: pali się silnik. Lechewalier zamyka natychmiast dopływ benzyny do wszystkich silników i schodzac stromym ślizgiem tysiąc metrów niżej, próbuje zgasić pożar. Bezskutecznie; na prawym skrzydle płomienie przebijają osłonę zewnętrznego silnika. Mechanik Vincent próbuje ustawić łopatki śmigła w chorągiewkę. Jednak mechanizm zmiany skoku śmigła nie działa. Vincent, spokojnie, uruchamia gaśnicę. Chwila napięcia — płomienie gasną. Niebezpieczeństwo jest zażegnane. Pilot uruchamia 3 pozostałe silniki.

„F-BAZC. Silnik 4 stoi. Położenie 15.45 GMT (czasu miejscowego): 36° 45' N i 19° 30' W". Meldunek tej treści, odebrany przez stację w Casablance, zostaje natychmiast przekazany wszystkim zainteresowanym lotniskom Afryki, Europy i Azorów, skąd setki ludzi będą od tej chwili poprzez tysiące kilometrów śledzić z napięciem zmagania załogi.

O godz. 16.02 ponownie wybucha pożar w silniku nr 4. Samolot traci wysokość, przebija kilka warstw chmur i leci już tylko na wysokości 2 100 m. Jednocześnie zaczyna przerywać także i prawy wewnętrzny silnik. Upływa pięć minut i okazuje się, że trzeba i ten silnik zatrzymać. Wówczas Nemes wysyła w świat pierwsze wezwanie o pomoc: „F-BAZC" leci tylko na dwóch lewych silnikach. Wysłać samolot ratowniczy".

Teraz zaczynają się ciężkie chwile stewardessy i stewardów. Z uśmiechem na ustach Monique Poulet rozdaje kamizelki ratownicze, przypilnowuje dokładnego zapięcia pasów. Mimo tych, świadczących o powadze chwili, przygotowaniach, spokój załogi udziela się pasażerom. Monika spokojnym krokiem przechodzi do pomieszczenia załogi.

— No, jak? —

— Próbujemy właśnie uruchomić trzeci silnik. — Udaje się to, ale mimo wszystko tracą ciągle wysokość. Monika, która ma za sobą dopiero dwa transatlantyckie loty z rosnącym niepokojem obserwuje potężne, pokryte pianą fale. tak szybko zbliżające się do samolotu Do Casablanki jest jeszcze ok. 1 000 kilometrów.

Tysiąc kilometrów!

— Zniżamy się, żeby uzyskać lepszą widoczność i nie przeoczyć wodnosamolotu, który leci nam z pomocą — słychać jej pewny głos.



Załoga samolotu komunikacyjnego musi stanowić wzorowy zespół. Zarówno od pilota, radiooperatora czy obserwatora wymaga się opanowania, rozwagi i doskonałej znajomości swego zawodu. Dzięki dobremu sprzętowi i wspaniale wyszkolonym załogom komunikacja lotnicza stała się zupełnie bezpieczną.

Uspokojeni pasażerowie nie podejrzewają, że w tej chwili pilot staje przed ciężkim problemem. W pobliżu znajduje się frachtowiec. Jego sygnał wywoławczy „SWAJ" przejęła radiostacja samolotu. Czy wybrać wodowanie z jego wszystkimi następstwami, czy też równie niebezpieczny lot na dystansie 1000 km. Lechevalier postanawia: wytrwamy.

Lecz już chwilę później skłonny jest cofnąć swą decyzję. Silnik 4 stoi znów w płomieniach. obracane przez wiatr śmigło wykrzywiło wał, który teraz zgrzytając trze o łożysko. Rozgrzany do czerwoności metal zapalił wypływający olej; żar pofałdował blachę za silnikiem. Powstaje więc nowe niebezpieczeństwo: wiatr może odrywać części pokrycia. Nagle wszystkie trzy łopatki śmigła zewnętrznego silnika odrywają się, uderzając w jeden z cylindrów sąsiedniego silnika i deformując jego śmigło. Cały samolot zaczyna drgać; prawy wewnętrzny silnik zapala się — gaśnice są już puste. Udaje się jednak zamknąć dopływ benzyny do płonącego silnika i ustawić jego śmigło w położeniu hamującym. Lecący na dwóch silnikach samolot coraz trudniej jest jednak utrzymać na kursie.

Kapitan statku zwraca się do drugiego pilota:

— Idź do tyłu, mnie tu już nic nie możesz pomóc.

Betiaux nie porusza się nawet. Wskazuje ruchem głowy na kabinę pasażerską: Tamtych m u s i m y dowieźć.

O godzinie 17.45 pierwsza pomyślna wiadomość. Radiooperator nawiązuje połączenie ze spieszącym na pomoc hydroplanem. Kilka minut później Lechevalier odnajduje jego światła pozycyjne. Po godzinach grozy te migocące białe i zielone światełka są dla załogi symbolem nadziei, symbolem zwycięstwa.

Z szybkością 220 km/godz, ciągnięty przez dwa pracujące na najwyższych obrotach silniki, z każdą minutą zbliża się samolot do lądu stałego. Zmęczone oczy pilota wyławiają z zapadającego zmroku regularnie powtarzające się błyski. To latarnia morska w Casablance. O godz. 20.10 ukazuje się jasno oświetlony pas startowy. Na rozkaz komendanta wszyscy pasażerowie zostają zgrupowani w tylnej części kabiny i obłożeni wszystkimi rozporządzalnymi materacami i poduszkami, by złagodzić wstrząs przy lądowaniu.

Nastrój odprężenia ogarnia ludzi, gdy zataczają ostatnią „rundę" nad lotniskiem. Ale cóż to? Mimo nieustannego naciskania ręcznej pompy hydraulicznej do wysuwania podwozia, na tablicy rozdzielczej zapalają się tylko dwa światełka. Prawe koło nie wysuwa się. Czyżby popękały przewody?

„Przebiłem się dotąd nie po to, żeby teraz podziurawić brzuch mojej maszynie" — myśli pilot. Zataczają jeszcze jeden krąg; Betiaux pompuje bezustannie i wreszcie po długich pięciu minutach wysuwa się także i prawe koło. 0. 20.20 zbliżają się do betonowego pasa.

Światła lotniska zbliżają się z niewiarygodną szybkością. Betiaux melduje spokojnym głosem wskazania szybkościomierza: „149... (a przecież normalna szybkość przy lądowaniu wynosi 123 km/godz.). 150... 155.... 153... 149... 147..." — samolot dotyka kołami betonu. Jednakże pech nie opuszcza ich nawet w ostatnim momencie: przednie koło zacięło się i Lechevalier nie może utrzymać samolotu na betonowym torze. Maszyna skręca o dwa, trzy stopnie i pędzi z wielką szybkością na nierówną murawę. Mocno, hamulec! Przód samolotu obniża się, przyciskany siłą rozpędu... F-BAZC zatrzymuje się. Przygoda jest skończona.

...Powoli schodzą z pokładu pasażerowie. Oglądają spalony, zrujnowany silnik bez śmigła, uszkodzony drugi silnik, podarte, osmalone pokrycie płata. Do bladego, wyczerpanego Lechevaliera podchodzi starsza kobieta z małą Yvonne i bez słowa ściska mu rękę...

Nazajutrz dzienniki paryskie zameldowały w kilku wierszach: „Załoga francuskiego samolotu transatlantyckiego ukończyła 20 lutego br pomimo pożaru na pokładzie swój lot New-York — Paryż".

Rajmund Szubański

AEROKLUBY LL

32 (kcn)

Do dnia 1 września br. Zarząd Główny Ligi Lotniczej zarejestrował ogółem 29 Eskadr Sześciolatki. Eskadry takie istnieją już w następujących klubach: w Warszawskim — 5, Pomorskim — 4, Lubelskim — 3, po dwie w Śląskim, Częstochowskim, Białostockim i Poznańskim oraz po jednej w Kieleckim, Kujawskim, Krakowkim, Łódzkim, Słupskim, Gdańskim, Bielsko - Bialskim, Podkarpackim i Ostrowskim.

Na apel SiM-u, by do 22 lipca każdy klub posiadał przynajmniej jedną Eskadrę Sześciolatki odpowiedziała większość Aeroklubów Ligi Lotniczej.

Niestety, pozostało jeszcze 9 klubów, które nie odpowiedziały w ogóle na nasz apel i nie zarejestrowały **żadnej Eskadry Sześciolatki.** Są to następujące aerokluby: **Bydgoski, Grudziądzki, Jeleniogórski, Mielecki, Olsztyński, Radomski, Rzeszowski, Szczeciński** i **Wrocławski.** Kluby te pracują najsłabiej — pokrywa się to zresztą z meldunkami, które wyraźnie wskazują na to, że w tej dziewiątce praca kuleje. Podczas kiedy pozostałe kluby pracują coraz lepiej, osiągając z każdym dniem sukcesy (wystarczy chociażby spojrzeć na tabelę rekordów szybowcowych), to wymieniona już wyżej „dziewiątka" słabo podąża za czołówką.

W pierwszym roku Wielkiego Planu Sześcioletniego już dawno skończyliśmy z „drzemką". Idziemy stale naprzód — startujemy po coraz to nowe sukcesy w swej lotniczej pracy. Nam nie potrzeba klubów, które istnieją tylko z nazwy, a niewiele robią. W wielkim wysiłku o przedterminowe wykonanie Lotniczej Sześciolatki musimy brać udział wszyscy. Ci co zostają w tyle i nie dotrzymują kroku innym, odpadną.

Jesteśmy obecnie w przededniu zakładania nowych, robotniczych klubów, w których młodzież robotnicza i chłopska będzie mogła się szkolić nie przerywając swej pracy zawodowej.

Pierwszy taki aeroklub robotniczy powstał już w Łodzi przy zakładach im. Józefa Stalina. Wkrótce powstaną dalsze w innych ośrodkach robotniczych Polski.

Trzeba, aby te kluby, w których praca dotychczas kuleje, poważnie wzięły się do roboty i z większym niż dotychczas tempem przyswajały na swym terenie nowe metody pracy.

Jednymi z tych nowych metod pracy są właśnie Eskadry Sześciolatki.

Eskadry Sześciolatki osiągnęły już poważne sukcesy, a niektóre z nich wykonały przedterminowo powzięte zobowiązania.

Tak np. Szósta Łódzka Eskadra Sześciolatki nadesłała sprawozdanie z wykonania zobowiązań podjętych do 31 lipca br.

I tak (patrz SiM Nr 14 z br.):

1. Uzyskano zamiast siedem III stopni wyszkolenia tylko cztery. Zobowiązań swych nie wykonali: pil. pil. Ciunowicz, Karszniewicz i Petschl.
2. Uzyskanie czterech warunków do srebrnej odznaki szybowcowej wykonano w 200%. W 100% wykonano już do 14 maja br.
3. Uzyskanie sześć uprawnień do lotów wleczonych wykonano w 100% do dnia 20 czerwca br.
4. Wylatanie przez wszystkich członków eskadry w 100% rocznej normy wykonano w 250%.

Ponadto piloci łódzcy wykonali częściowo zobowiązania podjęte do końca sezonu lotniczego i do końca roku.

Jak widać ze sprawozdania łodzianie potrafili na ogół wywiązać się dobrze z zobowiązań — dziwne tylko, dlaczego trzej wyżej wymienieni w punkcie trzecim piloci nie potrafili wykonać postawionych sobie zadań. Nie wykonali, gdyż źle planowali — nie ocenili należycie swych możliwości. Tłumaczenia tego rodzaju, że okresowo zaabsorbowani byli bardzo pracą zawodową — nie są żadnym usprawiedliwieniem. Ustala się plan swej pracy tak, aby nie było później żadnych niespodzianek. Zresztą i pozostali piloci z Eskadry nie są również w porządku, gdyż winni oni pomóc trzem słabszym kolegom.

Nie tak planuje i wykonuje swoje zobowiązania polska klasa robotnicza. Bierzcie przykład z naszych górników, murarzy i innych.

Przy okazji nadmieniamy, że termin wykonania podjętych zobowiązań przez Pierwszą Warszawską Eskadrę Sześciolatki minął już 30 czerwca br., a jak dotychczas Zarząd Główny LL nie otrzymał jeszcze sprawozdania.

Uwaga! Piloci — członkowie Eskadr Sześciolatki, rozpoczynamy kontrolę podjętych zobowiązań — nadsyłajcie sprawozdania. Począwszy od następnego numeru będziemy omawiali je na łamach SiM-u. A zatem do spotkania w „aeroklubach" za tydzień.

(kon)

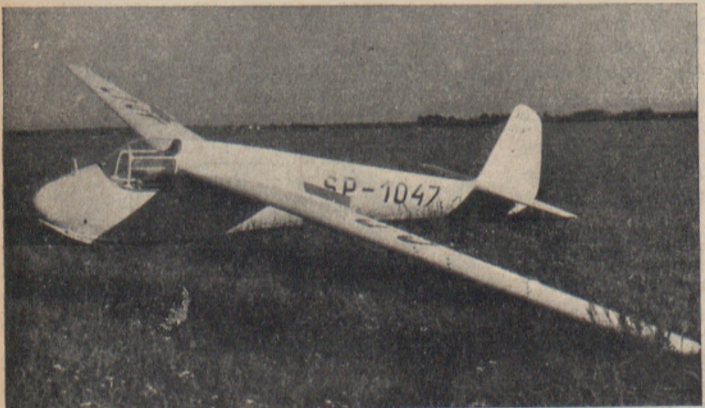
SZANOWNA REDAKCJO!

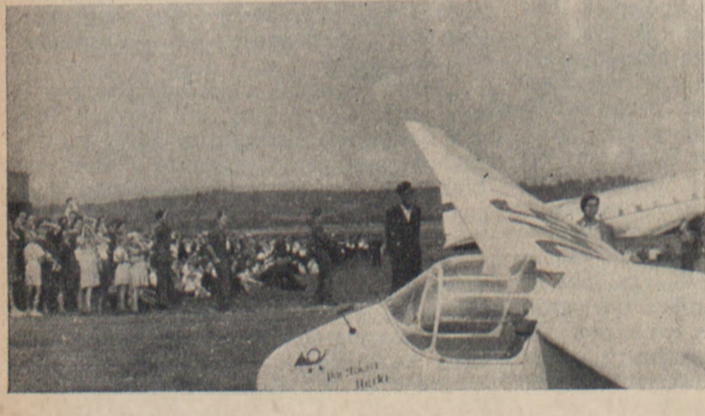
Jestem pilotem Aeroklubu Wrocławskiego. W dniu dzisiejszym 30.8.1950 r. wystartowało z naszego lotniska sześć szybowców z zamiarem zrobienia przelotu 300 km do złotej odznaki szybowcowej. Ja poleciałem na „Jeżyku" SP-479. Wystartowałem około godziny 11-tej. Wylądowałem o godz. 16.00 w Końskowoli, 6 km na wschód od Puław. Ile jest stąd kilometrów do Wrocławia — nie wiem, bo nie miałem ze sobą mapy, ale w każdym razie grubo ponad 300. Był to mój czwarty przelot szybowcowy. Po namyśle doszedłem do wniosku, że należałoby o tym przelocie zawiadomić Redakcję naszego tygodnika „SiM". Po powrocie do Wrocławia postaram się napisać coś więcej o wszystkich przelotach dokonanych u nas w dniu 30 sierpnia br. Jeżeli postąpiłem niesłusznie pisząc o tym od razu — to proszę mi wybaczyć.

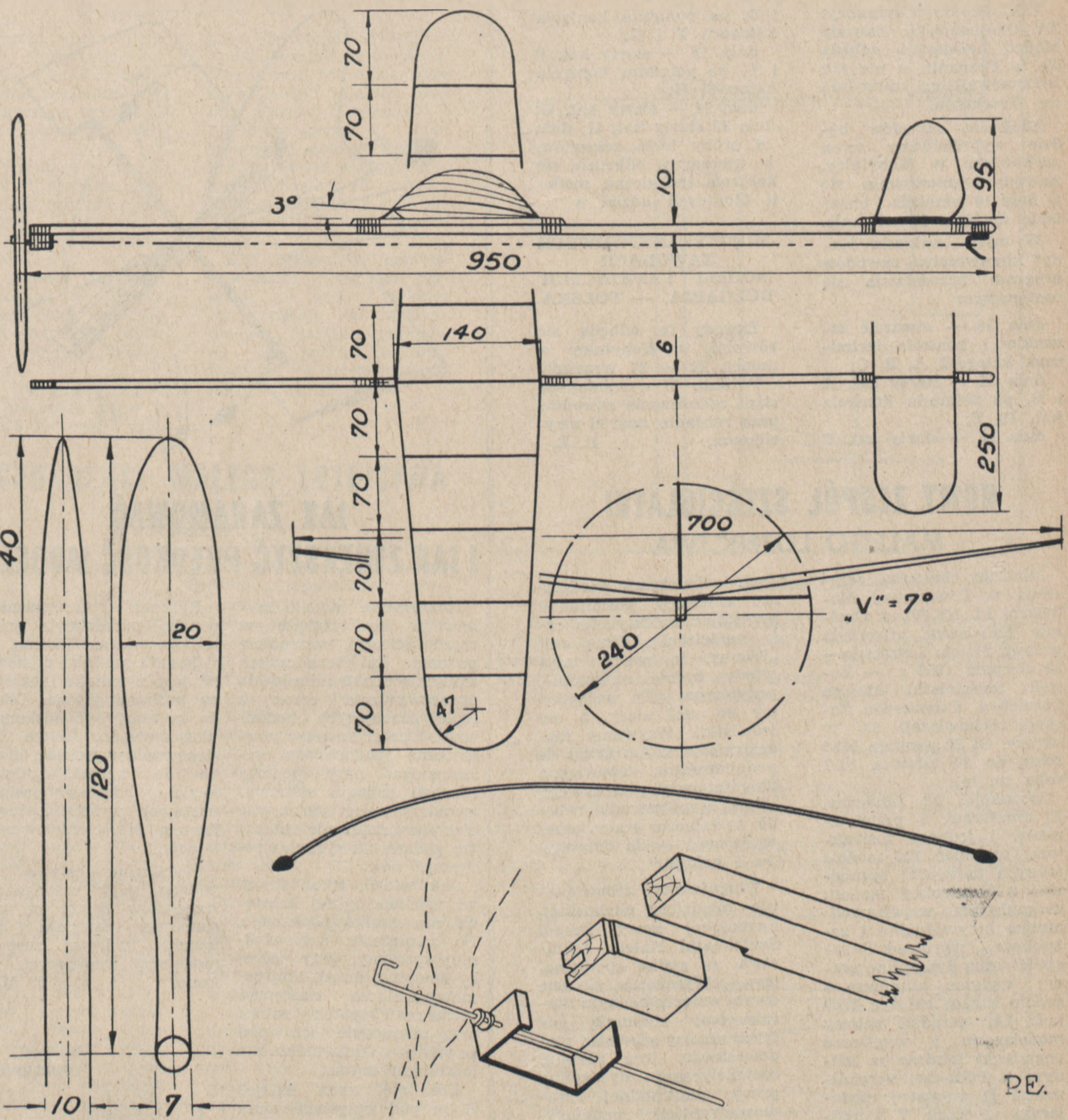
Pawlikiewicz Aleksander

U góry: Nowy szybowiec, a pierwszy w kraju ze skrzydłem laminarnym, jest to dalsza wersja znanej wszystkim „Muchy", która otrzymała nazwę „Osa".

U dołu: „Pocztowiec Śląski" ufundowany przez Koło LL Pracowników Okręgu Katowickiego Poczt i Telekomunikacji został przekazany Aeroklubowi Śląskiemu w dniu Święta Lotnictwa. Foto: LL







Szkolny model z napędem gumowym konstr. Stepczenko i Babajew

W znormalizowanym szkoleniu modelarskim model konstruktorów Babajewa i Stepczenki jest następną kolejną pracą uczniów po wykonaniu modelu szybowca (podawanego w SiM-ie).

Również ten model, jak jego poprzednik — szybowiec, opracowany jest do wykonania z materiałów krajowych.

Pod względem układu i konstrukcji zwraca uwagę brak podwozia i bardzo długi silnik gumowy umożliwiający długotrwałe loty.

Model posiada ściśle szkolne przeznaczenie, dlatego może nie mieć podwozia, które jednak przy wszelkich startach na zawodach jest regulaminową koniecznością.

Wskutek braku podwozia model przybrał charakterystyczny kształt, posiadając skrzydła prawie na środku kadłuba.

Beleczka kadłubowa wykonana z sosny posiada przekrój 6 × 10 mm. Skrzydła z profilem cienkim jednostronnie krytym wykonane są z listewek 3×4 mm (krawędź) oraz żeber o przekroju 2×0,5 mm.

Ze względu na filigranową konstrukcję skrzydeł, montaż należy przeprowadzać na równej desce, sprawdzając bardzo dokładnie czy skrzydła się nie zwichrowały.

Stateczniki bezżeberkowe wykonane są z listewki 2 × 3 względnie 2 × 2 mm. Łuki mogą być

(d. c. na str. 483)

XV OGÓLNOKRAJOWE
W POZNANIU!

Tak, Drodzy Czytelnicy! XV Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających odbędą się w Poznaniu, a nie jak informowaliśmy uprzednio we Wrocławiu.

Miejscem zawodów będzie wybróbowany teren szybowiska w Kobylnicy. Zawody rozpoczynają się w dniu 10 września i trwać będą do dnia 17 włącznie.

W myśl „rozkładu jazdy“ kierownictwa zawodów program przedstawia się następująco:

dnia 10 — otwarcie zawodów i kontrola techniczna kategorii A, B, C;

dnia 11 — starty kat. A i B, po południu kontrola kat. D, E;

dnia 12 — starty kat. C i D, po południu kontrola kategorii F i G;

dnia 13 — starty kat. E i F, po południu kontrola kategorii H;

dnia 14 — starty kat. G; dnia 15 starty kat. H; dnia 16 próby bicia rekordów, w wieczorem odbędzie się kontrola techniczna modeli biorących udział w

MIĘDZYPAŃSTWOWYCH ZAWODACH MODELI LATAJĄCYCH BUŁGARIA — POLSKA

Zawody te odbędą się również w Kobylnicy w dniach 24 — 27 września.

W dniu 17 września nastąpi zakończenie zawodów oraz rozdanie nagród zwycięzcom.

P. E.

NOWY ZESPÓŁ SZEŚCIOLATKI
MAŁEGO LOTNICTWA

Młodzież chełmska, zrzeszona w Powiatowej Modelarni LL Nr 702 w Chełmie Lubelskim, utworzyła w dniu Święta Lotnictwa— 20 sierpnia 1950 r. — Zespół Sześciolatki Małego Lotnictwa. Członkowie Zespołu zobowiązali się w okresie od 20 sierpnia 1950 roku, do 30 czerwca 1951 roku m. in.:

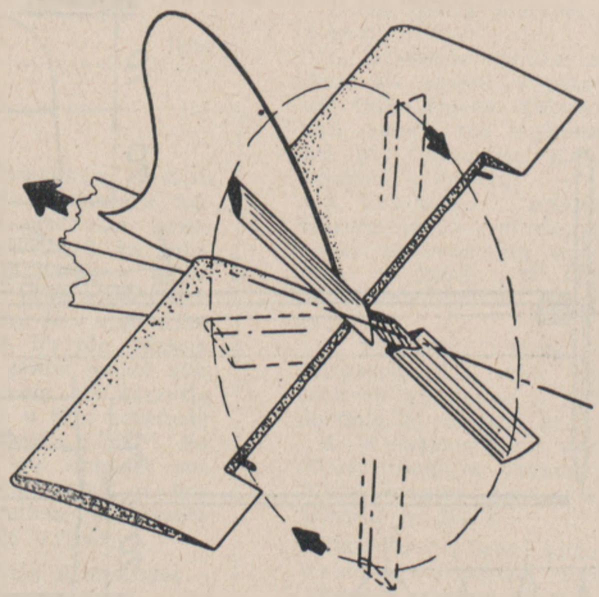
Wyszkolić 30 juniorów, 15 amatorów, 3 przodowników i jednego instruktora; wykonać 124 modele różnych kategorii; opracować 8 konstrukcji modeli; zorganizować współzawodnictwo indywidualne i zespołowe; wprowadzić socjalistyczną dyscyplinę pracy; wylatać minimum 5 godzin czasu; założyć trzy koła LL; urządzić pokazy modelarskie i wygłaszać pogadanki lotnicze w jednym z PGR-ów; zorganizować II wystawę modelarską w czasie V Tygodnia LL obejmującą 150 eksponatów; wysłać ekipę modelarzy na Okręgowe Zawody Modeli Latających w grupie juniorów, amatorów i wyczynowców; pomóc Powiatowemu Zarządowi LL przy urządzeniu stoiska propagandowego; regularnie dostarczać do SiM-u wiadomości o pracy modelarskiej; urządzić lokalne zawody modelarskie; punktualnie nadsyłać sprawozdania z pracy modelarni do Zarządu Okręgu Lubelskiego LL.

Do wykonania powziętych zobowiązań modelarze chełmscy postanowili przystąpić kolektywnie całą modelarnią. Piszą oni: „Wiemy, że praca nasza wtedy będzie najbardziej pożyteczna, gdy wciągniemy do niej masy, a nie jednostki! Wzywamy modelarnie w całym kraju do podejmowania zobowiązań długofalowych pod hasłem: „Przez współzawodnictwo— do wydajności pracy, przez wydajność — do dobrobytu i pokoju!“

Długofalowe zobowiązania młodzieży chełmskiej, formującej nowy Zespół Sześciolatki Małego Lotnictwa, są godne specjalnej uwagi. Wyróżniają się one swym wszechstronnym charakterem; obejmują nie tylko sprawy szkolenia modelarskiego, lecz również socjalistycznej dyscypliny pracy, punktualnej sprawozdawczości, popularyzacji lotnictwa i — współzawodnictwa.

Przystępując do wykonywania zobowiązań kolektywnie, zespołowo — modelarze z Chełma wykazali duży stopień uświadomienia, który podkreślili jeszcze apelem do innych modelarni, apelem o lepszą, wydajniejszą pracę. Modelarze chełmscy, członkowie Zespołu Sześciolatki, dobrze zrozumieli sens socjalistycznej pracy, widząc w niej najlepszą drogę do o[illegible] utrwalenia pokoju.

KĄCIK WYMIANY DOŚWIADCZEŃ



JAK ZAHAMOWAĆ I JAK ZWIĘKSZYĆ PRĘDKOŚĆ MODELU

Nowoczesne modele szybowców ze względu na częste ucieczki, szczególnie podczas dni termicznych zmuszają konstruktorów do opracowywania coraz to lepiej pracujących „hamulców“. Oprócz znanego powszechnie spadochronu wyrzucanego przy pomocy różnego rodzaju samowyzwalaczy można zastosować ciekawe urządzenie rotorowe podane na rysunku powyżej.

Jak widać, rotor stanowi wycinek tylnej krawędzi statecznika poziomego. Po zwolnieniu odpowiedniej sprężyny, przy pomocy dowolnej konstrukcji samowyzwalacza następuje otwarcie łopatek rotora oraz ustawienie ich pod pewnym doświadczalnie dobranym kątem.

Cóż się teraz dzieje? Rotor pod wpływem ruchu postępowego modelu oraz dzięki profilowanym łopatkom obraca się, tworząc „płaszczyznę“, która stawia pokaźny opór i psuje własności lotne szybowca. Warto wypróbować!

* * *

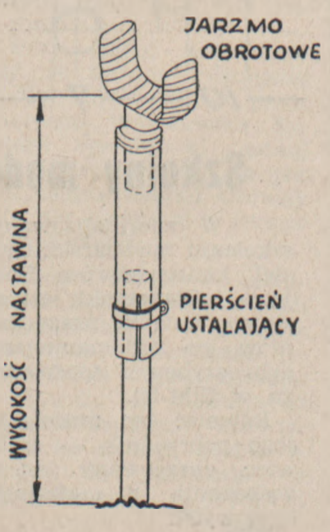
W myśl regulaminu międzynarodowego modele na uwięzi typu szybkościowego muszą być prowadzone ze specjalnego jarzma, będącego oparciem dla ręki „pilota“.

Rysunek zamieszczony poniżej przedstawia szkic takiego właśnie jarzma.

Obsada na rękę wykonana jest z metalu i oklejona paskami płótna. Obsada ta musi być doskonale ułożyskowana. Celem dostosowania wysokości drążka do wzrostu „pilota“ modelu, drążek posiada nastawną wysokość, regulowaną pierścieniem ustalającym.

Wymiarów celowo nie podano, gdyż rozwiązanie szczegółów zależy od posiadanego materiału i inwencji twórczej zespołu modelarzy budujących jarzmo.

F. M.



Szkolny model z napędem gumowym konstr. Stepczenko i Babajew

(dokończenie ze str. 481)

wygięte nad płomieniem względnie skrępowane na mokro. Na rysunku ogólnym podano wszystkie wymiary, potrzebne przy wykreślaniu planu w skali 1 : 1.

Widok śmigła z boku i z przodu, profil skrzydła oraz zamocowanie obsady śmigła ilustrują w dostatecznym stopniu szczegóły konstrukcyjne.

Model posiada wyważenie normalne, to znaczy środek ciężkości znajduje się w 1/3 głębokości płata, licząc od przedniej krawędzi.

Śmigło napędzane jest 10 — 12 pasmami gumy o przekroju 6 × 1 mm i długości (zwiniętej) 950 mm.

Maksymalna ilość obrotów wynosi 600 — 750, przy czym model uzyskuje czas lotu ponad 120 sekund.

Podczas prób w locie szybowym dobrze wyregulowany model winien przelecieć odległość 10 — 12 m, po wypuszczeniu z ręki bez nakręcania silnika gumowego.

Kto dysponuje bambusem może model ten wykonać o wiele szybciej oraz zyskuje na wytrzymałości. Bambus potrzebny jest jedynie na łuki skrzydeł, na żebra oraz na łuki stateczników.

P. E.

KORESPONDENCI MAŁEGO LOTNICTWA DONOSZĄ...

Szanowna Redakcjo!

W małym lotnictwie przyjęta jest zasada, że modelarz większą część czasu przeznaczonego na zajęcia, powinien spędzać na starcie. Realizując w pełni tę zasadę członkowie modelarni nr 1111 w Dębicy, każdą chwilę wolną od zajęć, spędzają na starcie, starając się osiągnąć coraz lepsze czasy lotu swoich modeli i ustanawiając jednocześnie rekordy modelarni.

Rekordy te przedstawiają się następująco: początkowo, po powstaniu modelarni, modele w niej zbudowane nie odznaczały się zbyt wysokim poziomem lotów. I tak w czerwcu 1949 r. pierwszym najlepszym czasem było 52 sek, osiągnięte przez model typu „Smyk". Natomiast w roku bieżącym stan rekordów dębickiej modelarni znacznie się podniósł. A więc w kwietniu model typu „Stratus" kol. Ochała, osiągnął czas ponad 2 minuty w warunkach wcale ku temu niesprzyjających. Ale już w maju br. rekord długotrwałości lotu modelu przeszedł w posiadanie kol. Ćwika. Jego model typu „Zjednoczona", wypuszczony z 30-metrowego holu, wykorzystując termikę przedburzową, osiągnął czas 6 minut oraz przeleciał odległość 3 km.

Ale i te dwa rekordy (odległość i czas lotu) zostały bezkonkurencyjnie pobite przez model typu „HJ-08" (konstr. H. Jędrys). Otóż model ten, dnia 16 lipca br. dostał się w prądy termiczne ponad miastem, „zrobił" wysokość około 1 000 metrów i krążąc bezustannie osiągnął czas 1 godz. i 30 minut, a obserwowany był na przestrzeni ponad 10 km, po czym znikł w chmurach na tej samej wysokości.

Jest więc możliwe, że modelarze dębickiej modelarni pomimo trudności, jak brak instruktora, w przyszłym roku szkolnym będą starali się zdobywać nie tylko rekordy własnej modelarni i województwa, ale i rekordy Polski.

Henryk Jędrys
Dębica
ul. Świętosławy 380

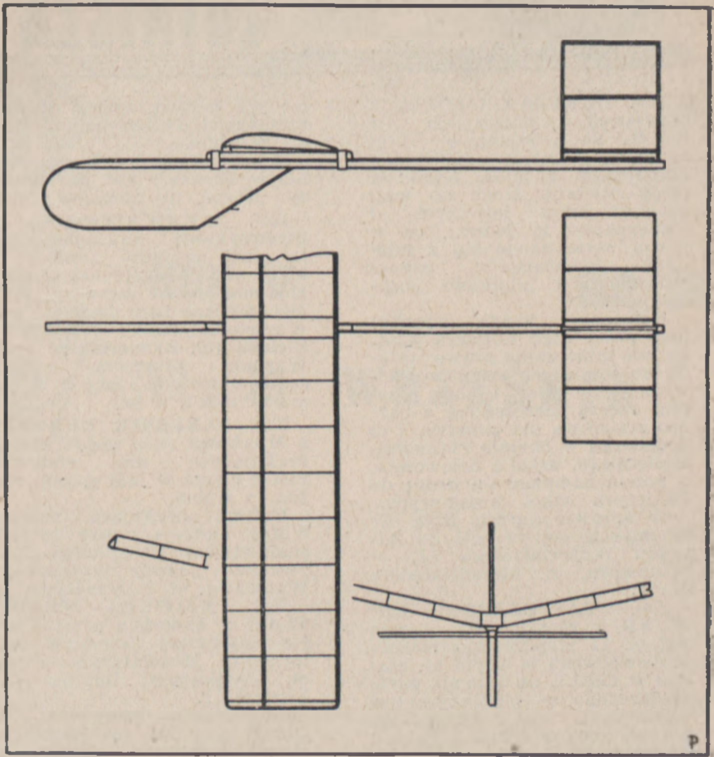
...czego im z całego serca życzymy

Red.

UWAGA MODELARZE!

W związku z licznie napływającymi materiałami do kącików „wymiany doświadczeń" i „Co budują modelarze" prosimy o nadsyłanie dokładnie opracowywanych rysunków oraz charakterystyk modeli i doświadczeń. Nie należy również zapominać o podaniu dokładnego adresu nadawcy, celem przesłania honorarium autorskiego. Red.

CO BUDUJĄ MODELARZE?



SZYBOWIEC SZKOLNY „MŁODZIK"

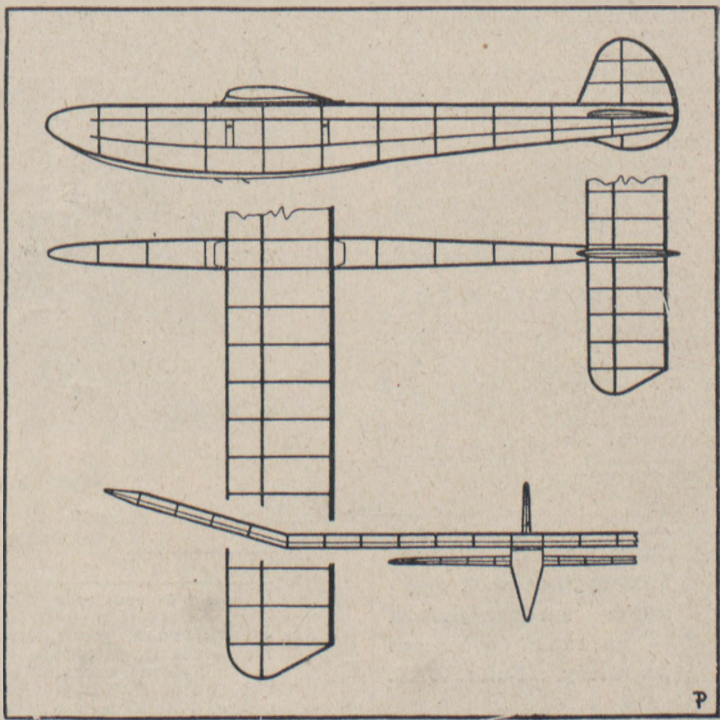
Szybowiec szkolny konstrukcji Stanisława Pawlickiego z Poznania. Model ten był do czasu wprowadzenia standartowego „Żaka" budowany seryjnie w ośrodkach metodycznych Związku Harcerstwa Polskiego.

Rozpiętość 1 000 mm, długość 810 mm.

SZYBOWIEC PRZEJŚCIOWY CWS-18 „WRONA"

Model zaprojektowany przez Władysława Cichego ze Szczecina jako praca przejściowa z modelu szkolnego na kadłubowy.

Rozpiętość 1 600 mm, długość 1 200 mm. Powierzchnia nośna 39,5 dcm², profil skrzydeł RAF-32, profil statecznika poziomego NACA-0009.



POCZTA LOTNICZA

Kol. **OLKUSKA ZOFIA** z Warszawy przeczytała w SiM-ie, że z szeregów Ligi Lotniczej młodzi modelarze, szybownicy i piloci silnikowi mają otwartą drogę do wojskowych szkół lotniczych, i zaniepokoiło ją jedno... co w takim razie dzieje się z młodymi modelarkami, szybowniczkami i pilotkami silnikowymi?

Koleżanko, każda wyszkolona przez Ligę Lotniczą pilotka ma takie same prawo wstępu do lotniczych szkół wojskowych jak i pilot. Byłoby przecież rzeczą nierozsądną i bardzo szkodliwą dla państwa, i to w dodatku w okresie Planu Sześcioletniego, szkolić dziewczęta, a potem zamykać im drogę do lotniczych szkół wojskowych.

W sprawie adresu Koła Nr 57 musicie się zwrócić do Zarządu Wojewódzkiego LL — Warszawa, ul. Marszałkowska 62/75.

Kol. **JASTRZĘBSKI EDMUND** z Siedlec jest obecnie już po II stopniu wyszkolenia szybowcowego w lutym br. stawał w CIBLL na komisji, gdzie stwierdzono, że ma słaby zmysł równowagi, nie rozstrzygając jednak, czy w takim wypadku może latać.

Kolego, nie ma innego wyjścia, musicie ponownie stanąć przed komisją lekarską; nie wiemy bowiem w jakim stopniu jest osłabiony Wasz zmysł równowagi — nie możemy więc dać Wam żadnej konkretnej odpowiedzi.

Kol. **HAKIEN MIECZYSŁAW** z Warszawy — Praga chce zostać konstruktorem samolotów. Cel ten możecie osiągnąć kończąc Wydział Lotniczy w Szkole Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda.

Nie wolno Wam jednak zapominać o jednym; z listu wynika, że macie zamiar po ukończeniu 9 klas szkoły ogólnokształcącej iść do Wawelberga, musimy Was więc wyprowadzić z błędu. Do Szkoły Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda w Warszawie można się dostać dopiero po ukończeniu 11-letniej szkoły ogólnokształcącej lub po zdobyciu równoważnego wykształcenia zawodowego.

Obawiacie się, że możecie nie zostać przyjęci na Wydział Lotniczy — jest bowiem tylu chętnych. Proszę się o to nie martwić, obecnie w okresie Planu Sześcioletniego jest potrzebne Polsce wielu nowych i młodych konstruktorów, dlatego też każdy, kto będzie miał zdolności w tym kierunku i zapał do pracy zostanie na pewno przyjęty.

Kol. **PIETRZYK JULIAN** z Radomia jest obecnie uczniem 5-letniego Liceum Mechanicznego w Radomiu i pyta się czy po ukończeniu tego Liceum będzie mógł starać się o przyjęcie do Szkoły Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda na Wydział Lotniczy.

Kolego, matura w szkołach zawodowych uprawnia tak samo jak matura szkoły ogólnokształcącej do wstępu na wyższe uczelnie.

Adres Zarządu Okręgowego LL w Kielcach jest następujący: Kielce, ul. Sienkiewicza 5.

Kol. **KUBICKIEGO G.** z Biestrzykowic zawiadamiamy, że musi najpierw ukończyć 9 klas szkoły ogólnokształcącej, aby móc dostać się do Liceum Mechaniczno-Lotniczego w Warszawie (Hoża 88) lub w Bielsku (ul. Żymierskiego 14a). Warunki przyjęcia zostały szczegółowo omówione w 29 numerze SiM-u z br.

Kol. **OLKUŚNIK LUDOMIR** z Miechowa chce nabyć szereg brakujących mu numerów SiM-u i pyta w jaki sposób można to zrobić.

Kolego, brakujące numery SiM-u możecie nabyć za pośrednictwem Centralnego Kolportażu „Prasy Wojskowej", Warszawa, ul. Nowowiejska 31.

Kol. **DZIWURA WŁADYSŁAW** z Zamościa prosi o adres najbliższej Składnicy Materiałów Modelarskich — jest on następujący: Lublin, Plac Litewski 1.

Zamówienia kierowane do OSMM powinny być zamówieniami zbiorowymi, przesyłanymi za pośrednictwem kierownictwa modelarni — co niewątpliwie da się załatwić pomyślnie, bowiem z pewnością jesteście członkiem modelarni.

Cennik materiałów modelarskich znajdziecie na pewno w Powiatowym Zarządzie LL w Zamościu.

Kol. **JERZY KNAPCZYK** z Mioszowej jest zmuszony pracować zawodowo i pyta się, czy matura zrobiona w szkole wieczorowej pozwala studiować na Politechnice.

Kolego, proszę się nie martwić, między maturą tego rodzaju, a maturą zrobioną według normalnego programu nie ma żadnej różnicy — obie w jednakowym stopniu uprawniają do studiowania na wyższych uczelniach.

Kol. **„JASTRZĄB Z OBCIĘTYMI SKRZYDŁAMI"** chce w bieżącym roku składać podanie o przyjęcie na kursy szybowcowe, ale ma pewne wątpliwości co do stanu swojego zdrowia.

Kolego, jeśli chodzi o zepsute zęby, to nic prostszego, jak doprowadzić je do porządku i wszystko będzie dobrze.

Sprawa płuc jest bardziej poważna, ale to, czego doszukał się u Was doktór podczas badania, a mianowicie drobne pierwotne zwapnienia w dolnej części prawego płuca nie stanowi jeszcze poważniejszego niebezpieczeństwa i na pewno nie przeszkodzi Wam w dostaniu się na szybowisko.

Musicie jednak dbać o swoje zdrowie i regularnie i dobrze się odżywiać.

Kol. **ZIOMEK WALDEMAR** z Zielonej Góry chce dostać się do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa — ma obecnie 18 lat i ukończył 7 klas szkoły podstawowej.

Kolego, przy Waszym wykształceniu możecie się tylko starać o przyjęcie na podoficerski kurs strzelców pokładowych lub radiotelegrafistów, który prowadzi OSL.

Wszystkie formalności związane z przyjęciem do OSL musicie załatwić za pośrednictwem Rejonowej Komendy Uzupełnień (RKU).

Kol. kol. **ROSTÓWNA EWA i GRUSZKA TERESA** z Oborników Śląskich pragną tak samo jak kol. Waldemar zapisać się do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa.

Koleżanki, jesteście jeszcze za młode, musicie czekać, aż do ukończenia 18 lat, aby mieć prawo wstępu do OSL. W międzyczasie musicie zapisać się do Ligi Lotniczej i przejść w tej organizacji przeszkolenie szybowcowe i silnikowe.

Piszecie, że jesteście starymi czytelniczkami SiM-u, radzimy pilnie przeglądać „Pocztę lotniczą", piszemy tam bowiem bardzo często o OSL — tą właśnie drogą zdobędziecie potrzebne Wam wiadomości.

Kol. **MICHCIKA JACKA** z Mąchocic zawiadamiamy, że dopiero na przyszły rok będzie mógł się starać o przyjęcie do OSL — ma bowiem dopiero 17 lat, a wymagany wiek wynosi — 18.

Kol. **KRYSTYNA CHRAPEK** — Przecieszyn 156 — p-ta Brzeszcze Oświęcim, pow. Biała Krakowska pragnie zostać lotniczką, rodzice jednak nie chcą się na to zgodzić, uważają bowiem, że kol. Krysia ma słabe zdrowie, a zawód lotnika jest bardzo niebezpieczny.

Koleżanko Krysiu, wyjaśnijcie rodzicom, że o tym, czy Wasze zdrowie odpowiada warunkom stawianym lotnikowi zadecyduje komisja lekarska, przez którą musi przejść każdy kandydat na pilota. Jeżeli zostaniecie zakwalifikowani — to rodzice będą sobie mogli z całym spokojem powiedzieć, że zdrowie Wasze jest w porządku.

Jeśli chodzi o niebezpieczeństwo — to technika lotnicza stoi na tak wysokim poziomie, że bezpieczeństwo lotu jest zapewnione pod warunkiem, że pilot ściśle przestrzega obowiązujących przepisów i jest wzorowo zdyscyplinowany.

Jak widać z listu, ma koleżanka pewne trudności w zapisaniu się do Ligi Lotniczej: na terenie Waszego miejsca zamieszkania nie ma do tej pory Koła LL, a dojeżdżanie do Białej jest zbyt uciążliwe. Nie ma więc innego wyjścia, musicie sami w swojej szkole założyć Koło LL. Przeczytajcie uważnie całą dzisiejszą pocztę, a znajdziecie odpowiedź na pytanie, jak to zrobić.

Na zakończenie swojego listu koleżanka Krysia pisze „Mam jeszcze jedną prośbę, chciałabym nawiązać korespondencję z koleżanką lub kolegą w wieku od 16—19 lat z Oficerskiej Szkoły Lotnictwa lub kursów szybowcowych".

Nie wątpimy, że na pewno znajdzie się wielu chętnych, którzy napiszą parę słów o sobie i swej pracy pod wskazany wyżej adres.

KORESPONDENCI SIM-u DONOSZĄ

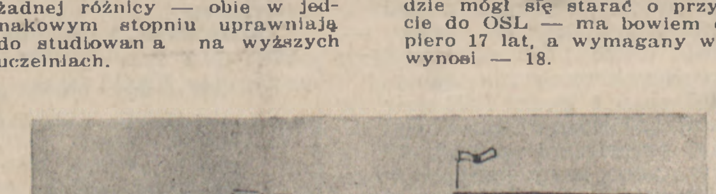
Szanowna Redakcjo!

Z okazji Święta Lotnictwa modelarze będzińscy zorganizowali w dniu 20 sierpnia pokazy modelarskie. W pokazach tych brało udział dwudziestu modelarzy z dwudziestoma sześcioma modelami różnych kategorii. Pokazy rozpoczęły się startem modeli szkolnych szybowców. Najlepsze wyniki w tej grupie uzyskał model „Wróbelek" kol. Niemca. Drugą częścią pokazów były starty szybowców wyczynowych — najbardziej efektownie latał model kol. Wiesława Mierzwy.

W dalszej części pokazów brały udział modele z napędem gumowym oraz wypuszczone zostały latawce skrzynkowe i balony wypełnione ogrzanym powietrzem.

Pokazy wzbudziły bardzo duże zainteresowanie wśród publiczności i przyczyniły się do popularyzacji lotnictwa.

Korespondent terenowy SiM-u
Andrzej Gałązka
Będzin, Kościuszki 1



Może kolega podholuje...

Na zdjęciu na okładce: Tak wygląda skok przyszłego spadochroniarza — na razie ćwiczącego na wieży. Foto: WAF.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA
REDAGUJE ZESPÓŁ
Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6, tel. 75-980, 83, 84, 85, 88, wewn. 45.
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 80 zł, kwartalnie — 220 zł, półrocznie 420 zł, rocznie 800 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo „Kolportażowe „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Zam. Nr 1445 B-127217
Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

Cena 20 zł